

Matkakohteen resilienssin edistäminen maankäytön suunnittelulla: Kemin matkailun maankäyttöstrategia

Erika Brusila

Pro gradu -tutkielma

Maantieteen tutkinto-ohjelma

Oulun yliopisto

07.06.2021

Yksikkö: Maantieteen tutkimusyksikkö		Pääaine: Maantiede	
Tekijä (Sukunimi ja etunimet, myös entinen sukunimi): Brusila Erika Solveig		Opiskelija-numero: 2497776	Tutkielman sivumäärä: 91 s. + I liite
Tutkielman nimi (suomeksi; muun kielinen nimi ilmoitetaan vain jos se on tutkielman kieli): Matkakohteen resilienssin edistäminen maankäytön suunnittelulla: Kemin matkailun maankäyttöstrategia			
Asiasanat: Resilienssi, muutos, matkailu, matkakohde, suunnitteluteoria, aluedynamiikka, kaupunkisuunnittelu, arvot			
Tiivistelmä (kirjoitetaan vapaamuotoisesti, selväsanaisesti ja lyhyin lauserakentein, ks. ohje seuraavalla sivulla): <p>Elämme maailmassa, jossa paikallinen ja globaali tila ovat jatkuvassa muutoksessa. Matkailu elinkeinona on erityisen haavoittuvainen erilaisille ympäristössä ja tilassa tapahtuville muutoksille. Muutokseen varautumiseksi on kehitetty teoreettinen viitekehys resilienssistä, joka on saavuttanut suuren suosion eri tieteenaloilla. Aihe on ajankohtainen, sillä koronapandemia on sulkenut matkakohteita ympäri maailman.</p> <p>Tässä tutkielmassa yhdistetään näkökulmat kaupunkisuunnittelun ja matkakohteen resilienssistä sekä tutkitaan maankäytön suunnittelua työkaluna matkailun resilienssin edistämiseksi. Tutkielma pohjautuu kompleksiseen systeemiteoreettiseen näkökulmaan ja siinä hyödynnetään sosioekologista resilienssin tulkintaa, jossa nähdään muutosten olevan väistämättömiä tapahtumia. Näkökulmassa korostuu ajatus siitä, ettei muutoksia tule pyrkiä estämään, vaan niihin tulee pyrkiä varautumaan. Kuitenkaan tutkielmassa resilienssin ei nähdä olevan pelkästään teoreettinen viitekehys. Resilienssi on samalla myös tavoite, jota kaupunkien ja matkailun tulee strategioillaan ja toiminnoillaan pyrkiä edistämään.</p> <p>Tutkielmassa perehdytään, miten Kemin matkailun resilienssiä voidaan edistää maankäytön suunnittelulla. Tutkielmassa hyödynnettiin kahta menetelmää. Ensiksi tutkittiin kvantitatiivisen sekundaarisen aineiston avulla Kemin matkailun muotoutumista nykytilaansa. Toiseksi tutkittiin Kemiin laadittuja strategisia asiakirjoja ja tehtiin yhdeksän teemahaastattelua, joiden avulla havaittiin Kemissä olevia kehittämistarpeita matkailun resilienssin edistämiseksi.</p> <p>Tutkimuskirjallisuudesta havaitaan, että resilienssin kasvattamiseen vaikuttavat matkakohteen läpikäymä historia, polkuriippuvuus, aluedynamiikka sekä se tila-aika-paikka-konteksti, jossa sitä tavoitellaan. Resilienssi-ajattelu tulisi integroida hallintoon, päätöksentekoon, suunnitteluun sekä matkailusidosryhmiin, sillä se tarjoaa alustan yhteisön tuen kasvattamiselle ja sidosryhmille löytää yhteisymmärrys. Tutkimustulokset osoittivat, että yhteisön ja kaupungin asukkaiden tuen heikentyminen sekä heikko vuorovaikutus toimijoiden välillä ovat merkittävän tutkimuksessa noussut haaste matkailun resilienssin edistämiseksi Kemissä. Matkailuun liittyvän maankäytön suunnittelun lähtökohtina universaalit arvot mahdollistavat käyttötarkoitusten ja kohdennusten muunneltavuuden. Näin ollen maankäytön suunnittelun lähtökohtana tulisi olla kysymys, millä arvopohjalla maankäyttöä ja muuta toimintaa kaupungissa kehitetään. Vaikka tutkielma on tapaustutkimus Kemistä, voidaan tässä esitettyjä tuloksia hyödyntää niitä soveltaen myös laajemmassa mittakaavassa.</p>			
Muita tietoja: Tilaaaja Kemin kaupunki			
Päiväys: 07.06.2021			

Sisältö

1 Johdanto.....	4
1.1 Tutkielman käsitteelliset lähtökohdat	6
2 Resilienssin teorialat	9
2.1 Muutosten maailma	11
2.2 Kaupunki ja matkailu kompleksisina systeemeinä	13
3 Resilienssi suunnittelun paradigmana	14
3.1 Indikaattorit	16
3.2 Muutosdynamiikka	19
3.3 Resilienssin edistäminen suunnittelulla.....	21
3.4 Resilienssin integrointi suunnitteluun	23
4 Matkakohteen resilienssi	25
4.1 Monitasoisen muutoksen malli	26
4.2 Matkakohteen valinta	28
4.3 Arvot ohjaavat kaupungin hallintoa ja matkakohteen valintaa.....	29
5 Tutkimusaineisto ja -menetelmät	32
6 Kemi kaupunkimatkakohteena	35
7 Kemin matkailun nykytila.....	39
7.1 Majoitusliikkeesen saapuneet matkailijat	39
7.2 Majoitusliikkeissä yöpymiset	43
7.3 Lentoliikenne	45
7.4 Loma-asukkaat.....	47
7.5 Aluevaraukset kaavoissa.....	48
7.6 Strategiset asiakirjat.....	53
8 Haastattelut.....	58
8.1 Muutos	58
8.2 Arvot ja paikallinen identiteetti	62
8.3 Maankäyttö	65
8.4 Haastattelujen yhteenveto	67
9 Johtopäätökset.....	69
10 Pohdinta	77
Lähdeluettelo	82
Liitteet	92
Liite 1: Teemahaastattelurunko	92

1 Johdanto

Elämme turbulenssissa maailmassa, jossa paikallinen ja globaali tila ovat jatkuvassa muutoksessa. Matkailu on erityisen haavoittuvainen erilaisille ympäristössä tapahtuville muutoksille: muun muassa poliittiset konfliktit, epidemiat sekä taloudelliset kriisit voivat vaikuttaa halukkuuteen matkustaa tai jopa estää matkustamisen täysin (ks. Cheer & Lew 2017; Hall ym. 2018). Tällaiset nopeat ja vaikeasti ennustettavat muutokset voivat vaikuttaa äkillisesti matkailualalla toimiviin elinkeinoihin. Kuitenkin varautuminen muutokseen on vaikeaa, sillä tulevaisuuden ennustaminen on haastavaa.

Suomessa strategisella maankäytön suunnittelulla pyritään ennakoimaan alueiden käyttöön kohdistuvia tulevaisuuden tarpeita. Kuitenkin globaali ja paikallinen tila, trendit sekä ihmisten preferenssit muuttuvat ajassa. Muutokseen varautumiseksi on kehitetty teoreettinen viitekehys resilienssistä eli muutosjoustavuudesta. Teorian se on hitaasti skaalautumassa akateemisesta tutkimuksesta konkreettiseen maankäytön suunnitteluun. Matkailun tutkimuksessa se on hiljattain noussut teoreettisena viitekehyksenä kestävän kehityksen tavoitteita tukemaan (ks. Saarinen & Gill 2019). Erityisesti resilienssi on noussut houkuttelevaksi näkökulmaksi suhteessa kaupunkeihin, jotka nähdään usein kompleksisina ja mukautuvina systeemeinä (Godschalk 2003).

Tässä tutkielmassa laaditaan Kemin kaupungille matkailun maankäyttöstrategia. Tutkielmassa perehdytään keinoihin, joilla matkakohteen resilienssiä voidaan kasvattaa. Tutkielman näkökulma on suunnitteluteoreettinen ja siinä nostetaan esiin ongelmakohtia suhteessa nykyisiin hegemonisiin suunnittelujärjestelmiin. Aihe on ajankohtainen, sillä maankäyttö- ja rakennuslain uudistaminen on parhaillaan käynnissä ja matkailua on rajoitettu koronapandemian leviämisen estämiseksi ympäri maailman. Näillä rajoittavilla toimilla on ollut merkittäviä vaikutuksia muun muassa matkakohteiden elinvoimaisuuteen ja ihmisten toimeentuloon. Resilienssin näkökulma mahdollistaa matkailun tutkimisen tänä haastavana ja matkailuun elinkeinona merkittävästi vaikuttavana aikana, jota elämme.

Resilienssistä on käytetty lukuisia suomenkielisiä käännöksiä kuten muutosjoustavuus (Muutosjoustavuuden... 2021), joustokesto (Hyytiäinen 2013), kriisinkestävyys (Lehtinen & Kallio 2020) sekä kriisinsietokyky ja mukautumisvalmius (ks. Hyvönen & Juntunen 2016: 221). Resilienssi-käsitteen suomenkielisen käännökseen valintaan vaikuttaa tutkittavan aiheen konteksti ja näkökulma. Hyytiäinen (2013) viittaa joustokestolla henkilökohtaiseen mukautuvaan resilienssiin ja työ- ja elinkeinoministeriö muutosjoustavuudella niihin

ominaisuuksiin, joita tarvitaan aluetalouden ulkoisiin shokkeihin vastaamiseen (ks. Muutosjoustavuuden... 2021). Usein EU:n globaalistrategioissa resilienssillä viitataan Hyvösen ym. (2019: 76) mukaan yhteiskuntien kykyyn omaehtoisesti uudistua, mutta niiden suomenkielisissä versioissa resilienssi on usein käännetty kriisinsietokyvyksi. Huomioitavaa on, ettei tässä tutkielmassa nähdä muutoksen olevan aina negatiivinen tapahtuma, vaan tässä nähdään resilienssin olevan joustavuutta, mukautumista ja innovatiivista kykyä muuttua muutoksessa. Näin ollen tässä tutkielmassa käytetään suomen kieleen vakiintunutta lainasanaa resilienssi, sillä edellä mainitut suomen kielen käännökset eivät riitä kuvastamaan sitä resilienssin tulkintaa, jota tässä tutkielmassa hyödynnetään.

Tilallisen resilienssin viitekehyksen pohjalta laaditaan Kemin kaupungin matkailun maankäyttöstrategia, jossa huomioidaan tavoitteet kehittämiselle ja eri maankäyttömuotojen yhteensovittaminen. Maankäyttöstrategiassa käydään läpi Kemin matkailun kehittämistarpeet, nykytila ja siihen johtanut menneisyys sekä matkailuun liittyvän maankäytön kehittämiseen liittyvät suunnitelmat ja strategiset linjaukset. Tämän tutkielman on tilannut Kemin kaupunki. Tutkielmasta luovutetaan Kemin kaupungille lyhennetty erillinen raportti: Kemin matkailun maankäyttöstrategia.

Tutkielman alussa kappaleissa kaksi - neljä muodostetaan teoreettinen viitekehys. Teoreettisen katselmuksen ensimmäisessä osassa kappaleessa kaksi perehdytään resilienssi-teorian kehittymiseen ja tutkimustraditioon sekä avataan tässä tutkimuksessa käytettävä sosioekologinen näkökulma resilienssille. Kolmannessa ja neljännessä kappaleessa avataan resilienssiin liittyvät käsitteet sekä perehdytään matkakohteen ja kaupungin resilienssiin. Viidennessä kappaleessa kuvataan tutkielmassa käytettävät aineistot ja menetelmät ja kuudennessa kappaleessa perehdytään tutkimusalueeseen. Seitsemännessä kappaleessa esitetään Kemin matkailun nykytila ja kahdeksannessa tarkastellaan haastattelujen avulla matkailuun liittyviä arvoja ja kehittämistarpeita. Yhdeksännessä kappaleessa katsotaan tuloksia teoreettisen viitekehyksen kautta, muodostetaan johtopäätökset sekä vastataan tutkimuskysymyksiin. Lopuksi tarkastellaan muodostetun resilienssin viitekehyksen mahdollisuuksia toimia maankäytön suunnittelussa ohjaavana periaatteena.

Tutkimuskysymykset

1. Mikä on Kemin matkailun nykytila?
2. Miten matkailun resilienssiä voidaan edistää maankäytön suunnittelulla?
3. Miten matkailun resilienssiä voidaan edistää maankäytön suunnittelulla Kemissä?
4. Miten matkailuun liittyvää maankäyttöä tulisi kehittää Kemissä?

1.1 Tutkielman käsitteelliset lähtökohdat

Tässä tutkielmassa hyödynnetään useiden tutkijoiden näkemystä kaupungeista, matkailusta sekä matkakohteista kompleksisina ja monimuotoisina systeemeinä, jotka koostuvat itsenäisistä ja usein omiin tavoitteisiin pyrkivistä instituutioista, ryhmistä ja toimijoista. Tällaisia toimijoita voivat olla esimerkiksi matkailijat, kuntalaiset, mökkeilijät, päättäjät, yhteisöt tai yritykset, jotka voivat olla verkostoituneita tai vuorovaikutuksessa keskenään (esim. Amore ym. 2018; Hall ym. 2018). Tutkimusalue Kemi on kompleksinen kaupunki- ja matkakohde, jonka kompleksisuutta lisää sen hallinnollinen rakenne. Kemin matkailun kärkituotteet ovat 100-prosenttisesti kaupungin omistan matkailuyhtiön omistuksessa. Lisäksi Kemi ei ole perinteinen matkakohde, jossa matkailuala on merkittävin toimiala kaupungin elinkeinorakenteelle. Kemi on kaupunkimatkakohde, jossa teollisuus on yksi suurimmista työllistäjistä kaupungissa (ks. Kuntien... 2019). Kompleksisia ja toisiinsa linkittyneitä ihmisten ja luonnon välisiä systeemejä voidaan Folken ym. (2004) mukaan ymmärtää, johtaa sekä hallinnoida resilienssi-näkökulman avulla. Näin ollen tutkimuksen lähtökohtana toimiva resilienssi tarjoaa hyvin soveltuvan viitekehyksen Kemin matkailuun liittyvän maankäytön tutkimiseksi.

Tutkielmassa yhdistetään näkökulmat kaupunkisuunnittelun ja matkakohteen resilienssistä sekä tutkitaan maankäytön suunnittelua työkaluna matkailun resilienssin edistämiseksi. Näin ollen tutkielmassa keskitytään matkakohteen resilienssiin vahvalla maankäytöllisellä näkökulmalla. Tutkielma pohjautuu kompleksiseen systeemiteoreettiseen näkökulmaan ja siinä hyödynnetään sosioekologista resilienssin tulkintaa, jossa nähdään muutosten olevan väistämättömiä tapahtumia. Näkökulmassa korostuu ajatus siitä, ettei muutoksia tule pyrkiä estämään, vaan niihin tulee pyrkiä varautumaan (ks. Grimm & Calabrese 2011; Rantanen & Joutsiniemi 2016). Kuitenkaan tässä tutkielmassa resilienssin ei nähdä olevan pelkästään viitekehys. Resilienssi on samalla myös tavoite, jota kaupungin ja matkailun tulee strategioillaan ja toiminnoillaan pyrkiä edistämään. Näin ollen tutkielmassa nähdään resilienssin olevan tavoiteltava tila, joka pitää sisällään elementit muutoksesta selviytymisestä ja muutoksen mukana kehittymisestä.

Erilaisissa alueellisissa kehittämisprosesseissa tavoitteena on jo pitkään ollut kestävä kehitys ja elinvoimaisuus. Kuitenkaan kumpaakaan ei voi olla ilman resilienssiä. Esimerkiksi Saarinen ja Gill (2019) näkevät resilienssin kestävä kehityksen ja sen ajattelun olennaisena osana. Toisin sanoen kaupungin tai matkailun kehittäminen ei voi olla kestävällä pohjalla, jollei niiden kehittämisellä tavoitella resilienssiä. Lisäksi resilienssi on edellytys alueen

elinvoimaisuudelle. Kuten Walker ja Salt (2006) toteavat, elinvoimainen yhteisö kykenee häiriöiden keskellä säilyttämään keskeiset rakenteensa ja ominaisuutensa sisäänrakennetun joustavuutensa, oppimiskykynsä sekä mukautumiskykynsä avulla.

Huomioitavaa on, ettei tavoite resilienssistä tarkoita automaattisesti kestävä kehityksen tavoittelua, vaikka se on löytänyt tiensä politiikkakirjallisuuteen ympäristöhallinnan normatiivisena tavoitteena ja kestävä kehityksen osana (Hudson 2010). Vaikka resilienssiä ja kestävyyttä käytetään joskus synonyymeina toisilleen, ovat ne Dudleyn (2010) mukaan semaattisesti ja teoreettisesti toisistaan poikkeavia. Kestävä kehitys on ideologinen ja normatiivinen käsite, jonka avulla voidaan ajatella tavoiteltavan maailman ja epäkestävien käytäntöjen muuttamista kestävämmiksi. Resilienssi puolestaan ei ole tällainen normatiivinen tai ideologinen käsite, vaan matkailusysteemi voi olla resilientti, vaikka se nojaakin joiltain osin epäkestäviin elementteihin. Kestävyyttä ei kuitenkaan voi olla ilman resilienssiä (Saarinen & Gill 2019: 23).

Toisin sanoen resilienssin avulla voidaan tavoitella kestävä kehitystä ja nähdä sen olevan työkalu kestävyuden saavuttamiseksi. Kuitenkin tällöin kohteissa tulee olla sellainen hallinto, joka tukee valmiuksia resilienssin tavoittelulle (Saarinen & Gill 2019: 24). Näin ollen resilienssi voi toimia työkaluna tavoitteiden saavuttamiselle ja kestävyuden tuomiseksi konkreettiseen suunnitteluun. Lisäksi resilienssi voi olla työkalu kohti kestävämpiä matkailukohteita, sillä sen avulla voidaan vastata hitaasti ja nopeasti tapahtuviin muutoksiin.

Resilienssi ei ole automaattisesti positiivinen käsite ja teoria, jota tulee tavoitella sellaisenaan, sillä tällöin otetaan normatiivinen katselmus resilienssistä (ks. Hall ym. 2018: 158; Dredge 2018: 60). Kuten Dredge (2018: 63) huomauttaa, on resilienssillä vielä pitkä matka kuljettavana, ennen kuin se vahvistaa lupauksensa olla sosioekologisesti kestävä lähestymistapa. Tämän saavuttamiseksi tarvitaan reflektiivistä ymmärrystä systeemin ja resilienssin päämääristä sekä kyvystä absorboida ja sopeutua. Tärkeää on ymmärtää, ettei resilienssillä luoda visiota tulevaisuuden toivotusta ja halutusta tilasta sinällään, kuten nykyään strategisissa suunnitelmissa on tapana tehdä. Suunnittelussa tulee pohtia ja kysyä sitä, mikä on toivottu lopputila, eli kysymyksiä, joilla muodostetaan yhteinen ymmärrys resilienssin muodosta ja tavoiteltavasta tilasta (Dredge 2018: 63; Hall ym. 2018).

Tutkijat painottavat, että resilienssiä tavoiteltaessa tulee kysyä: resilienssiä kenelle, miten ja millaista resilienssiä tavoitellaan, milloin ja miksi (Hall ym. 2018) sekä kuka ja ketkä hyötyvät siitä? (Meerow ym. 2016). Kysyttäessä on tärkeä tietää, minkälaista resilienssiä tavoitellaan: halutaanko saavuttaa takaisin palautuvaa resilienssiä, jossa kohde palautuu ennen muutosta olleeseen tilaan, vai tavoitellaanko resilienssiä, jossa järjestelmä mukautuu

uudenlaiseen vakaaseen tilaan. Tämän lisäksi tulee kysyä, mihin suuntaan tämä mukautuminen vie kohdetta. Näin ollen otettaessa resilienssi käyttöön hallinnon strategioissa tulee ymmärtää, millaista resilienssiä tavoitellaan ja ketkä hyötyvät muodostettavasta käsityksestä tavoitellusta resilienssistä (Dredge 2018: 61). Tästä johtuen on arvojen ymmärtäminen tässä tutkielmassa tärkeää, sillä ne ohjaavat kaikella tasolla tapahtuvaa toimintaa kuten päätöksentekoa ja johtamista. Lisäksi ottamalla arvot resilienssin teorian keskiöön on mahdollista havaita, millaista resilienssiä kaupungissa tavoitellaan. Kuten Lehtonen (2009: 13) toteaa, saadaan arvojohtamisen tavoitteet vastauksena kysymykseen: "Miksi tätä asiaa tai tällaista tulosta pitäisi tavoitella?" Näin ollen on tärkeää huomioida myös arvot matkakohteen resilienssin näkökulmassa.

Tutkimusalueena Kemi soveltuu hyvin matkailun resilienssin tutkimiseen, sillä keskikokoiset kaupungit voivat reagoida tehokkaammin muutoksiin niiden pienemmästä mittakaavasta johtuen. Isompien kaupunkien polkuriippuvuudet ovat usein vahvempia, mikä tekee kehityksen suunnan muuttamisen haastavammaksi pienempiin kaupunkeihin verrattuna (Allen ym. 2016: 4). Kuten Walker ja Salt (2006) osuvasti havaitsevat, voivat väestön väheneminen ja resurssien rajallisuus altistaa pienemmät alueet herkemmin erilaisille muutoksille. Kuitenkin pienemmät alueet voivat isompia nopeammin muuttaa toiminnan suuntaa.

Resilienssi-näkökulman valinta tutkielmaan on perusteltua seuraavista syistä:

1. Mahdollistaa holistisen tarkastelun kompleksisesta tutkimuskohteesta.
2. Mahdollistaa muutoksen tarkastelun poikkeuksellisena aikana.
3. Pieni kaupunki voi potentiaalisesti reagoida muutokseen tehokkaammin kuin isommat kaupungit.
4. Auttaa varautumaan ja selviytymään muutoksessa.
5. On alueen elinvoimaisuuden edellytys.

2 Resilienssin teorialat

Resilienssi-sanan etymologiset juuret ovat latinan kielessä, jossa *resilio* tarkoittaa takaisin kimpoamista (Klein ym. 2003). Lyhyesti voidaan todeta, että resilienssillä viitataan objektien, paikkojen ja ihmisten sisäiseen kykyyn absorboida ja toipua ulkoisista stressitekijöistä. Resilienssi-konseptia sovellettiin ensimmäisenä tekniikan alan tutkimuksessa, jossa keskityttiin objektien kykyyn vastustaa häiriöitä ja nopeasti palautua määriteltyyn tasapainotilaan (Gunderson & Holling 2002).

Teoreettisesti resilienssi voidaan jakaa tekniseen, ekologiseen ja sosioekologiseen resilienssiin. Huolimatta useista käytettävissä olevista ja usein ristiriitaisista resilienssin määritelmistä, on mahdollista tunnistaa kaksi päälähestymistapaa (Meerow ym. 2016; Norris ym. 2008). Kuten Holling (1996, 2001) huomauttaa, käsitteen ymmärtämiseksi on tärkeää ymmärtää teknisen ja ekologisen resilienssin eroavaisuudet (taulukko 1).

Teknistä resilienssiä käytetään laajalti tekniikan, taloustieteen sekä kauppatieteiden tutkimuksissa. Teknisellä resilienssillä viitataan siihen nopeuden mittaan, jossa systeemi voi palautua aiempaan tasapainoonsa. Tämän määritelmän yhteydessä puhutaan usein elastisuudesta tai joustavuudesta (Hall 2018:38). Tekniikan tulkinnassa resilienssi nähdään polyseemisena konseptina tai metaforana (Norris ym. 2008; Sharifi & Yamagata 2016) ja se määritellään joko lopputuloksena tai prosessina, joka johtuu laukaisevasta tapahtumasta, johon vaikuttanut yksikkö palaa sen alkuperäiseen tilaan (Amore ym. 2018: 237). Molempia ekologista ja teknistä lähestymistapaa ja niiden mahdollisuuksia on käsitelty alueellisen resilienssin tutkimuksessa.

Nykyisten resilienssi määritelmien esityönä pidetään usein Hollingin ekologisen resilienssin määritelmää vuodelta 1973 (ks. Meerow ym. 2016: 42), jossa Holling (1973: 17) määritteli resilienssin olevan luonnonjärjestelmien kyky absorboida, eli sulauttaa itsensä erilaisten muutosten kohdatessa ne. Hänen mukaansa resilienssi on se häiriön määrä, jonka systeemi kestää ennen kuin se siirtyy vaihtoehtoiseen tilaan, ja kykyä ylläpitää populaatioiden tai niiden kokojen välisiä vuorovaikutussuhteita muutoksista ja häiriöistä huolimatta. Kuten Hall (2018: 38) huomauttaa, viitataan ekologisella resilienssillä palautumisen tilaan häiriön jälkeen, mutta siinä ei oleteta tasapainoa. Tämä johtuu hänen mukaansa siitä, että resilienssin näkökulmasta palautuminen takaisin aiempaan tasapainoon voi olla mahdotonta kompleksisissa järjestelmissä, sillä ne voivat muuttaa muotoaan moninaisten vakaiden tilojen välillä.

Ekologian tutkimuksesta resilienssin käsite siirtyi sosioekologisia systeemejä tutkiviin tieteenaloihin. Sosioekologian näkökulmassa sosiaalisia järjestelmiä ja luonnon ekosysteemejä tarkastellaan osista koostuvina kokonaisuuksina, joissa systeemin osat ovat vuorovaikutuksessa keskenään (Gallopín 2006). Sosioekologinen näkökulma on laajin lähestymistapa resilienssille (Saarinen & Gill 2019: 20). Lähestymistavassa resilienssin määritelmät on suunniteltu moniulotteisessa panarkisessa kehityksessä, joka vaihtelee ekologisesta ulottuvuudesta yksilölliseen ulottuvuuteen asti (Gunderson & Holling 2002). Sosioekologisessa tutkimussuuntauksessa resilienssi tarkoittaa järjestelmän kykyä uudelleen organisoitua ja selviytyä häiriöistä säilyttäen samalla toimintansa ja muotonsa (Walker ym. 2004: 6). Sosioekologisesta näkökulmasta resilienssin avulla voidaan tarkastella niitä kynnysarvoja, joissa systeemi siirtyy toiseen. Tällaisessa muutoksessa systeemit käyttäytyvät eri tavoin (Walker & Salt 2006). Lisäksi siinä korostetaan resilienssin kaikkia osia ja niiden luontaista kykyä ylläpitää, jatkaa tai mukautuvasti muuttua niiden kohdatessa ulkoisia häiriöitä (Amore ym. 2018: 237).

Kaupunkien resilienssiä tutkinut Davoudi (2012: 302) käyttää tutkimuksessaan evolutionaarisen resilienssin viitekehystä, jolla hän viittaa sosioekologiseen resilienssin tulkintaan. Työssään hän korostaa luonnon systeemien ja inhimillisten systeemien keskinäisriippuvuutta sekä eri mittakaava- ja aikatasojen välistä muuntautumiskykyä. Hänen mukaansa evolutionaarisessa resilienssissä paikat ymmärretään kompleksisina ja yhdistyneinä sosiospatiaalisina systeeminä (Davoudi 2012: 304). Nykyisin resilienssi - lukuisine tapoineen määritellä se - on omaksuttu muun muassa psykologian tutkimuksessa (Norris ym. 2008), politiikan tutkimuksessa (Anderson 2015) sekä suunnittelun tutkimuksessa (Davoudi 2012). Yhteiskuntatieteissä resilienssi-käsitteen merkittävä käyttöönoton kasvu tapahtui 2000-luvulla (Hall 2018).

Nykyään tutkimuksissa puhutaan yleisestä resilienssistä, jolla viitataan resilienssin yleisiin konsepteihin, kuten ekologiseen resilienssiin, ja spesifimmästä resilienssistä, jolla viitataan erityisiin resilienssin määritelmiin (esim. Amore ym. 2018: 239; Tasan-Kok ym. 2013: 48). Tässä tutkielmassa lähestytään resilienssiä sosioekologisesta näkökulmasta, joka on eniten hyödynnetty resilienssin teoria matkailututkimuksessa (ks. Saarinen & Gill 2019), sekä muodostetaan tilallisen resilienssin näkökulmista teoreettinen synteesi yhdistämällä spesifimpien matkailututkimuksen ja suunnittelun lähestymistavat resilienssille.

Taulukko 1. Ekologisen- ja teknisen resilienssin painopisteet. Muokattu taulukosta: Hall 2018. Pohjautuen Grimm & Calbrese 2011; Song ym. 2015.

Tekninen resilienssi	Ekologinen resilienssi
Staatittinen/vakio	Dynaaminen/muutos
Monimutkaiset systeemit	Kompleksiset systeemit
Tasapaino	Attraktio (regiimi, hallintojärjestelmä)
Ennustettavissa	Ennalta arvaamaton
Muuttujien numeeriset arvot	Rakenteen ja toimintojen väliset suhteet
Toipumisnopeus häiriön jälkeen (elastisuus)	Kyky absorboida häiriön vaikutuksia
Systeemin suorituskyvyn maksimointi	Halutun systeemin toiminnon säilyttäminen
Optimaalinen kontrolli	Seuranta ja ennakointi

2.1 Muutosten maailma

Lisääntyneet epävarmuudet ovat johtaneet resilienssi-käsitteen omaksumiseen lukuisilla tieteenaloilla. Käsitteen käyttö on yleistynyt niin akateemisissa diskursseissa kuin urbaaneissa kaupunkipoliittisissa asiakirjoissa ympäri maailman. Resilienssin suosio ei liene yllättävää, sillä sen ymmärtäminen mahdollistaa muutosten todennäköisyyksien tunnistamisen eri järjestelmäkokoonten välillä (Peterson 2000). Lisäksi se on yksi merkittävimmistä työkaluista muutoksen käsittelemiseen (Berkes & Ross 2013: 6).

Erityisesti resilienssi on noussut houkuttelevaksi näkökulmaksi suhteessa kaupunkeihin, jotka määritellään usein erityisen kompleksisiksi ja monimutkaisiksi järjestelmiksi (Godschalk 2003). Myös Suomessa on havaittavissa resilienssi-käsitteen hiljalleen kasvava käyttöönotto eri skaalan instituutioissa. Esimerkiksi työ- ja elinkeinoministeriön laatimassa arviointikehikossa kirjoitetaan resilienssistä seuraavasti:

”Muutosjoustavuus eli resilienssi tarkoittaa alueen aktiivista ja dynaamista uudistamista, joka perustuu oppimiseen ja toimiviin verkostoihin. Muutosjoustavalla alueella on kyky varautua, palautua ja erityisesti uudistua ulkoisesta aluetalouden shokista sekä kyky mobilisoida resurssit muutostilanteessa.” (Muutosjoustavuuden... 2021: 3)

Resilienssin omaksuminen lukuisilla eri tieteenaloilla on luonut useita tapoja soveltaa ja ymmärtää käsitteen sisältöä. Huolimatta lukuisista resilienssin määritelmistä ei Hallin ym. (2018: 33) mukaan ole olemassa yhtä oikeaa määritelmää sen sisällöstä. Resilienssin näkökulmaa on kuvattu eri tieteenaloja ja näkökulmia yhdistäväksi käsitteeksi, jonka käyttö

edistää dialogia sekä yhteistyötä (Davoudi 2012: 305), ja sen on kuvattu mahdollistavan eri tieteenalojen ja sidosryhmien löytää yhteisymmärrys (Hall 2018: 34). Kuitenkin resilienssi on saanut sen moninaisista määritelmistä johtuen kritiikkiä osakseen. Sen on nähty olevan useita käsitteitä yhdistävä sateenkaarikäsite, mikä voi luoda merkittäviä sekaannuksia resilienssin sisällön ymmärtämisen suhteen, sillä tällöin se on myös hyvin joustava merkityksessään (Elmqvist ym. 2014). Yhdistävät käsitteet, kuten resilienssi, voidaan helposti sekoittaa esimerkiksi kestäväan kehitykseen, haavoittuvuuteen ja adaptaatioon eli mukautumiseen (Meerow & Newell 2016). Näin ollen tässä tutkielmassa määritellään tarkasti resilienssi-käsitteen sisältö ja merkitys.

Useista määritelmistä huolimatta resilienssi-ajattelun keskiössä on hyväksyä se realiteetti, että muutoksia tapahtuu. Tärkeää on tunnistaa ne systeemin toiminnot, joita ylläpidetään muutoksessa. Samalla kaupungissa tulisi pyrkiä uudelleen järjestäytymään, torjumaan riskejä sekä omaksumaan muutoksia. Tämä voidaan tehdä kehittämällä aiempaa mukautuvampia strategioita, joiden avulla hallitaan ja selviydytään muutoksista (Eraydin & Tasan-Kok 2013: 8).

Usein muutosten ja häiriöiden ajatellaan olevan uhka systeemien olemassaololle. Kuitenkin yllätyksellisyys, innovaatiot ja katastrofit ovat kaupungeissa välttämättömiä ja luonteenomaisia (Batty 2013). Resilienssin näkökulmasta häiriöt ovat väistämättömiä ilmiöitä ja elintärkeitä innovaation lähteitä (Folke ym. 2010). Joidenkin systeemien resilienssi voi kasvaa sen kohdatessa häiriöitä yhä uudelleen. Silloin systeemi saa enemmän vastustusta ja toimii aiempaa paremmin kohdatessaan muita häiriöitä. Resilienssillä ei tavoitella vain häiriöiden estämistä vaan myös muutoksiin mukautumista (Tasan-Kok ym. 2013: 40). Resilientit systeemit pyrkivät rakentamaan sellaista kapasiteettia, jonka avulla selvittää muutoksista ja häiriöistä, olivat ne sitten ympäristöllisiä, ekologisia, sosiaalisia, taloudellisia tai hallinnollisia (Tasan-Kok ym. 2013: 46).

Yksi suurimmista vaikeuksista muutoksen ymmärtämisessä ja siihen vastaamisessa on ymmärtää muutoksen nopeutta. Jos muutos tapahtuu hitaasti, ihmiset eivät välttämättä ymmärrä sen olevan merkittävää. Toisaalta jos muutos tapahtuu liian nopeasti, eivät ihmiset välttämättä kykene sopeutumaan siihen. Näin ollen resilienssiin liittyvät käsitteet vakaudesta, muutoksesta sekä mukautumisesta. Mukautumisen kapasiteetin ollessa rajallinen liittyy resilienssi-käsitteeseen oleellisesti käsite haavoittuvuudesta (Hall ym. 2018).

Toisaalta resilienssiä ja sen keskiössä olevaa muutoksen käsitettä ei pidä ajatella aina negatiivisena muutoksena. Useissa tutkimuksissa huomiota on kiinnitetty muutoksen positiiviseen puoleen eli siihen, kuinka muutoksessa voidaan kehittyä paremmiksi tai kuinka

muutos itsessään voi olla positiivista esimerkiksi uusien innovaatioiden kehittyessä kohteessa. Resilientti matkakohde kykenee muuntautumisen, joustavuuden ja mukautumisen avulla nopeasti tuomaan käytäntöön ja omaksumaan näitä uusia positiivisia muutoksia (ks. Folke ym. 2010; Saarinen & Gill 2019: 24). Muutos pitäisi nähdä De Roon (2012: 170) mukaan kokonaiskehityksen kumuloituvana mahdollisuutena, jolloin voidaan tunnistaa kehityskulkuja, joihin halutaan vaikuttaa.

2.2 Kaupunki ja matkailu kompleksisina systeemeinä

Systeemilähestymistavat ovat merkittävä ja yleinen lähestymistapa tutkittaessa kaupunkien tai matkailun resilienssiä ja muutosta (esim. Hall ym. 2018). Kompleksisuusteoriat perustuvat systeemiteorioihin, joissa systeemien osien välillä nähdään olevan ennustettavia ja dynaamisia vuorovaikutussuhteita ja takaisinkytkentöjä. Kompleksisissa systeemiteorioissa vuorostaan korostuu systeemin epälineaarinen muutosdynamiikka ja kompleksinen sekä kaoottinen käyttäytyminen (Rantanen & Joutsiniemi 2016: 207).

Kompleksisia systeemejä ovat esimerkiksi talous, ekosysteemit, kaupungit, yhteiskunnat, matkailuala, matkakohteet sekä kansainväliset matkailuverkostot (ks. Grimm ym. 2005; Hall ym. 2018). Sosiaaliset ja ympäristölliset systeemit ovat erittäin kompleksisia ja tämä kompleksisuus on epälineaarista, mikä tarkoittaa, että on olemassa useita mahdollisia dynaamisia lopputulemia (Alberti & Marzluff 2004). Kompleksisessa systeemiteoriassa kaupungit hakevat jatkuvasti uusia tasapainotiloja (Rantanen & Joutsiniemi 2016: 207). Yleensä systeemin nähdään koostuvan Hallin ym. (2018) mukaan seuraavista osista:

1. elementtien joukosta, jota voidaan kutsua myös kokonaisuudeksi
2. elementtien välisestä suhteesta
3. elementtien ja laajemman ympäristön välisistä suhteista
4. systeemin rajoista, niiden tunnistamisesta tai määrittämisestä
5. systeemin toimintojen, tavoitteen tai tarkoituksen tunnistamisesta.

Esimerkiksi Neil Leiperin (1979) matkailusysteemin määritelmä sisältää viisi elementtiä: matkailijat, lähtöalue, läpikulkualue, kohdealue ja matkailupalvelut. Kuitenkin tämä määritelmä on Hallin ym. (2018) mukaan liian yksinkertainen kuvaus matkailusysteemistä. Tosiasiassa matkailusysteemi on paljon kompleksisempi ja sisältää useita suhteita ja liitännäisyyksiä eri organisaatioiden, yritysten, toimijoiden ja matkailijoiden välillä. Kuten

Grimm ym. (2005) toteavat koostuvat kompleksiset systeemit autonomisista toimijoista kuten ihmisistä, organisaatioista, yrityksistä ja instituutioista. Nämä autonomiset toimijat pyrkivät saavuttamaan omat tavoitteensa ollen samalla vuorovaikutuksessa ympäristönsä ja toistensa kanssa. Näin ollen alueiden kehitystä ohjaavat tietoiset kehittämistoimet sekä toimijaprosessit, joilla ei ole yhteistä päämäärää (Rantanen & Joutsiniemi 2016: 206). Kompleksisuuden lisäksi urbaaneihin systeemeihin liittyy myös muita käsitteitä kuten monimuotoisuus, yhdistyneisyys ja keskinäinen riippuvuus. Monimuotoisuus viittaa systeemin eri funktioihin ja erilaisiin joukkoihin, jotka ovat olemassa samassa systeemissä (Folke ym. 2002). Tärkeää on huomioda, kuinka kauan tällaiset systeemit voivat olla olemassa ja kuinka paljon niiden ominaispiirteet muuttuvat ajassa, ovatko systeemit herkkiä muutokselle, kuinka nopeasti systeemit palautuvat ja mihin tilaan ne palautuvat. Resilienssi-käsitteen kautta voidaan tarkastella muun muassa näitä kysymyksiä (Grimm & Calabrese 2011).

3 Resilienssi suunnittelun paradigmana

Sosiaalisten, taloudellisten ja poliittisten prosessien uusliberalisoituminen on vaikuttanut kaupunkien kehitykseen, suunnitteluun sekä hallinnollisiin diskursseihin 1970-luvulta alkaen työntäen samalla suunnittelun käytäntöjä yhä enemmän markkinasuuntautuneeksi. Yrittäjyyttä korostava ja markkinasuuntautunut kaupunkisuunnittelu on heikentänyt suunnittelun kykyä suojella kaupunkeja haavoittuvuudelta. Markkinasuuntautuneisuuden mukaan tuomana lyhyen tai keskipitkän tähtäimen suunnittelu on korvannut vähitellen pitkän tähtäimen suunnittelua (Healey & Williams 1993; Tasan-Kok 2008). Olemassa olevat paradigmat, kuten kommunikatiivinen ja rationaalinen suunnittelu, ovat saaneet paljon kritiikkiä osakseen. Useissa tutkimuksissa suunnittelun on nähty olevan muun muassa liian normittavaa, lyhytkatseista, kykenemätöntä varautumaan muutoksiin sekä liian markkinalähtöistä (ks. Rantanen & Joutsiniemi 2016; Eraydin & Tasan-Kok 2013).

Rantanen ja Joutsiniemi (2016: 206) kiinnittävät huomionsa Suomessa vallitsevaan normatiiviseen menettelytapahjaukseen. Heidän mukaansa suunnittelu ei kykene reagoimaan tilallisiin kehityskulkuihin, jotka muodostuvat suurilta osin vuorovaikutuksessa ja joissa kasautumiskehitys ja kasvu ovat ennustamattomia, polkuriippuvaisia sekä epälineaarisia (ks. myös Batty 2013). Nykyiset suunnittelun paradigmat eivät kykene valmistelevaan urbaaneja alueita selviytymään taloudellisista, sosiaalisista sekä ekologista paineista ja häiriöistä (Eraydin

& Tasan-Kok 2013: 9). Ratkaisuksi nykyisiin suunnittelun ongelmiin on tarjottu resilienssi-ajatteluun pohjautuvaa suunnittelua (Taulukko 2).

Taulukko 2. Resilienssi-suunnittelun merkittävimmät ominaisuudet vertailtuna rationaalisen ja kommunikatiivisen suunnittelun paradigmoihin. Muokattu taulukosta: (Eraydin 2013: 30).

Ominaisuus	Rationaalinen suunnittelu	Kommunikatiivinen suunnittelu	Resilienssi-suunnittelu
Rationaliteetti	Instrumentaali rationaliteetti	Kommunikatiivinen rationaliteetti	Integroiva rationaliteetti. Viitekehys, jossa yhdistetään instrumentaalinen ja kommunikatiivinen rationaliteetti
Toimijat	Yksilöt/ teknikot	Yksilöt vuorovaikutteisissa ryhmissä	Monitieteiset ryhmät teknisten asiantuntijoiden kanssa. Sosiaaliset ryhmät muutoksen oppitoimijoina
Toimija-/valta- suhteet	Tavoitteiden määrittely kaikille	Konsensuksen luominen	Sitoutuminen
Perspektiivi	Keski- ja pitkän aikavälin	Lyhyen aikavälin	Pitkän aikavälin näkökulma, systeemi-lähestymistapa ja välitön toiminta
Käsittelee	Ongelman ratkaisua	Kollektiivinen päätös tai sopiminen	Instrumentaalisen rationaliteetin yhteydessä esiin tulleet asiat toimivat rajoitteina
Päämäärä	Määritellä kaikkein tehokkaimmat toimet, joilla saavutetaan tavoitteet	Konsensus/ yhteisymmärrys	Prioriteettien määrittäminen ja lyhyisiin ja merkittäviin häiriöihin varautuminen
Tuotos	Päätökset, jotka perustuvat tekniseen tietoon	Yhteinen päätös perustuu sosiaalisesti muodostettuihin arvoihin	Joustavat ratkaisut, jotka riippuvat tilallisesta heterogeenisuudesta, toiminnoista ja ajallisesta muutoksesta
Arvo systeemi	Yksilöiden arvot	Sosiaalisesti rakennetut arvot	Universaalit arvot yhteisen hyödyn edistämiseksi
Arvioinnin perusta	Tehokkuus	Konsensukseen pohjautuvat arvot	Resilienssin attributit

Resilienssi-suunnittelu vaatii systeemilähestymistavan, jossa määritellään keinot mutta ei lopputulosta. Lisäksi se tarvitsee joustavuutta, mikä mahdollistaa urbaanin systeemin mukautumisen ja hyötymisen häiriöistä. Nykyiset hegemoniset suunnittelujärjestelmät eivät kykene palvelemaan resilienssi-suunnittelua, jossa ei niinkään tuoteta keinoja selkeille lopputuloksille vaan pyritään tuottamaan keinot määrittelemättömille lopputuloksille. Tällöin voidaan varmistaa vahingon olevan odottamattomassa tapahtumassa minimaalinen (Eraydin 2013).

Puhuttaessa urbaanista resilienssistä on tärkeää erottaa systeemin tasapainotilan ja resilienssin erot, sillä ne eivät ole toistensa synonyymeja. Urbaania resilienssiä voidaan pitää pikemminkin ohjaavana periaatteena kuin lopputilana. Kaupungeilla ei voi olla lopputilaa, sillä

ne ovat kompleksisia sosioekologisia systeemejä, joissa tapahtuu jatkuvasti muutoksia ja evoluutiota (Tasan-Kok ym. 2013: 44). Myös Rantanen ja Joutsiniemi (2016) havaitsevat saman ongelman ja korostavat, kuinka suunnittelussa tulee ymmärtää ja huomioida ennustamattomuuden elementti. Heidän mukaansa tilaa tulee kehittää monenlaisten taktiikoiden avulla askel kerrallaan. Tällä he tarkoittavat eritasoisia toimintoja kuten julkisten tilojen haltuunotto, tilojen väliaikainen käyttö sekä intensiiviset maankäytön muodot. Tällöin resilienssi-suunnittelu ei tarkoita kaikkea kaikkialle hyväksyvää toimintaa.

”On huomattava, että suunnittelun kompleksinen käänne ei tarkoita nykyisen suunnittelujärjestelmän tilalle kaiken hyväksyvää *laissez-fairea*. Suunnittelua tarvitaan vastedeskin, mutta samalla tarvitaan herkempiä ja robustimpia menetelmiä ohjauksen tueksi – itsessään joustavampaa ja vähemmän hierarkkista suunnittelun organisoitumista.” (Rantanen & Joutsiniemi 2016: 211)

3.1 Indikaattorit

Teoksessa *Resilience thinkin for urban planning* Tasan-Kok ym. (2013: 46) totevat, että palautuminen, yhdistyneisyys, pääoman rakentaminen, mukautumiskyky, robustisuus, joustavuus sekä kyky muuttua ovat ominaisuuksia, jotka voivat kasvattaa kaupunkien resilienssiä. Palautumisella he tarkoittavat systeemin kykyä palautua häiriöstä, ja sillä viitataan systeemin vastaukseen muutokselle. Yhdistyneisyydellä he tarkoittavat sitä astetta, jossa verkoston solmut ovat toisiinsa linkittyneitä. Yhdistyneisyys sisältää myös ihmisten ja organisaatioiden väliset suhteet. Tieteellisessä keskustelussa ollaan eri mieltä siitä, lisääkö resilienssiä korkea yhdistyneisyys vai systeemien vähäinen yhdistyneisyys. Toiset väittävät, että yhdistyneisyys kasvattaa mahdollisuuksia vaihtaa keskenään informaatiota, pääomaa ja tuotteita. Toiset puolestaan väittävät, että eristyneet systeemit voivat olla enemmän suojeltuja suhteessa epidemioihin, taloudellisiin häiriöihin ja muihin riskeihin. Tällöin niiden isolaatio mahdollistaa paikallisen kapasiteetin, monimuotoisuuden ja innovaatioiden kehittymisen (Tasan-Kok ym. 2013). Jotta jokin paikka voi olla matkakohde, ei se voi olla täysin eristäytynyt, jotta matkailijat pääsevät matkustamaan kohteeseen. Kuitenkin matkakohteessa systeemin osat, kuten yrittäjät ja muut sidosryhmät voivat olla eri asteella yhdistyneitä tai eristäytyneitä.

Sosiaalinen pääoma viittaa yhteiskunnan sosiaalisen vuorovaikutuksen laatuun ja määrään, joita muokkaavat instituutiot, suhteet ja yhteiskunnalliset normit. Sosiaaliseen

pääomaan rakentaminen voi auttaa häiriöistä toipumisessa (Tasan-Kok ym. 2013: 46). Mukautumiskyky on yhteiskunnan kykyä selviytyä uusissa tilanteissa menettämättä tulevaisuuden vaihtoehtoja (Folke ym. 2002) sekä kykyä itseorganisoitua, oppia sekä sopeutua (Carpenter 2001). Resilienssin avulla edistetään mukautumiskykyä (Folke ym. 2002). Tähän määritelmään Tasan-Kok ym. (2013:47) lisäsivät, että mukautumiskykyisen systeemin tulee olla robustinen ja joustava. Robustisuus tarkoittaa kykyä kestää tietyn tason stressiä ilman tilanteen huonontumista tai toiminnan menetystä (McDaniels ym. 2008: 312). Rantasen ja Joutsiniemen (2016) mukaan robustisuus on käytötapojen muutoksessa systeemin toimintakyvyn säilymistä.

Joustavuudella viitataan kykyyn muuttua tai reagoida muutokseen (Golden & Powell 2000). Kyky muuttua viittaa kapasiteettiin oppia ja luoda uusia ja erilaisia sosioekologisia systeemejä (Hudson 2010) ja kapasiteettia luoda uusi systeemi, kun ekologinen, ekonominen, poliittinen tai sosiaalinen tila tekee olemassa olevasta systeemistä kestäättömän (Walker ym. 2004). Tasan-Kok ym. (2013) korostavat sosiaalisen oppimisen merkitystä kyvyille muuttua. Heidän mukaansa systeemit, joilla on korkea sosiaalisen oppimisen kapasiteetti, ovat myös innovatiivisempia, vähemmän haavoittuvia sekä resilienttejä.

Resilienssiin liittyvät ominaisuudet eli attribootit ovat Godschalkin (2003) mukaan redundanssi, monimuotoisuus, tehokkuus, autonomia, vahvuus, keskinäinen riippuvuus, mukautumiskyky sekä yhteistyö. Hänen mukaansa kaupunki kykenee sopeutumaan muutokseen näitä ominaisuuksia yhdistelemällä. Walker ja Salt (2006) puolestaan tarkastelivat resilienssin ominaisuuksia sosiaalisen ulottuvuuden kautta ja havaitsivat yhdeksän resilientin kaupungin mitattavissa olevaa ominaisuutta. Heidän löydöstensä pohjalta Allen ym. (2016) määrittivät nämä ominaisuudet tutkiessaan keskikokoisten kaupunkien resilienssiä ja kestävyyttä (ks. taulukko 3).

Taulukko 3. Resilientin systeemin ominaisuudet

Godschalk (2003)	Walker ja Salt (2006) ja määritelmä Allen ym. (2016)	Eraydin ja Tasan-Kok (2013)
Redundanssi Useita samantyyppisiä toiminnallisia komponentteja, jotta koko systeemi ei kaadu yhden epäonnistuuessa.	Biologinen monimuotoisuus Lajien sekä toiminnallisten ryhmien määrä ja jakautuminen sekä ekosysteemin vastaus häiriöihin.	Palautuminen Systeemin kyky palautua häiriöstä. Käsitteellä viitataan systeemin vastaukseen muutokselle.
Monimuotoisuus Useita toiminnallisesti erilaisia komponentteja, jotta voidaan suojella systeemejä erilaisilta uhilta.	Ekologinen vaihtelevuus Ekologisten prosessien, rakenteiden sekä populaatioiden luonnollinen vaihtelu	Yhdistyneisyys Aste, jossa verkoston solmut ovat toisiinsa linkittyneitä. Sisältää myös ihmisten ja organisaatioiden väliset suhteet.
Tehokkuus Positiivinen suhde dynaamisen systeemin tuotetun ja luovutetun energian välillä.	Modulaarisuus Systeemin komponenttien yhdistyneisyys toisiinsa siten, että informaatio liikkuu tehokkaasti kuitenkin välttämättä yliverkostoitumista, jotteivät shokit aiheuta liiallista vahinkoa	Pääoman rakentaminen Yhteiskunnan kvantitatiiviset ja kvalitatiiviset vuorovaikutukset, joita muovaavat instituutiot, vuorovaikutussuhteet ja yhteiskunnan normit.
Autonomia Kyky toimia riippumattomasti ulkopuolisesta ohjauksesta.	Hitaiden muuttujien tunnistaminen Lyhyen tähtäimen päätöksenteon vaikutus pitkän tähtäimen lopputulemille.	Mukautuminen Kyky selviytyä ja vastata uusiin tilanteisiin sekä muuttua menettämättä tulevaisuuden vaihtoehtoja (Folke ym. 2002). Mukautumiskykyisen systeemin tulee olla robustinen ja joustava.
Vahvuus Voimaa vastustaa ulkopuolisia hyökkäyksiä tai muita voimia.	Lyhyet palautesykli Systeemin kriittisten komponenttien syklit vastaavat nopeasti, mikä mahdollistaa kynnysarvojen välttämisen.	Robustisuus Robustisuus tarkoittaa kykyä kestää tietyn tason stressiä ilman tilanteen huonontumista tai toiminnan menetystä (McDaniels ym. 2008 :312).
Keskinäinen riippuvuus Systeemin komponenttien yhdistyneisyys, jotta ne voivat tukea toisiaan.	Sosiaalinen pääoma Systeemin osien välisten sosiaalisten verkostoista saavutettava hyöty.	Joustavuus Joustavuudella viitataan kykyyn muuttua tai reagoida muutokseen (Golden & Powell 2000).
Mukautuminen Kapasiteettia oppia kokemuksista ja joustavuutta muutoksessa.	Innovaatiot Oppiminen, kokeilu, koulutus sekä paikallisesti kehitetyt säännöt, joiden avulla voidaan omaksua muutoksia ja luovasti parantaa olosuhteita.	Itseorganisaatio Kapasiteetti järjestäytyä muutoksessa.
Yhteistyö Moninaisia mahdollisuuksia ja kannustimia sidosryhmien laajaan osallistumiseen.	Hallinnon limittäisyys Instituutioilla on redundanssia rooleissaan ja vastuissaan.	Muuntautuminen Kapasiteetti oppia (Hudson 2010) ja luoda uusi systeemi, kun vallitseva tilanne tekee olemassa olevasta systeemistä kestävämmän (Walker ym. 2004).
	Ekosysteemipalvelut Välttämättömät ja ei-välttämättömät hyödyt, joita ihmiset saavat ekosysteemeistä. (itseisarvo)	

3.2 Muutosdynamiiikka

Tämän tutkielman näkökulmasta aluedynamiikan ymmärtäminen on tärkeää, jotta voidaan havaita tilallisia haasteita suunnittelulle ja matkailun kehittämiseksi. Tutkimuksessaan Cruz ym. (2013) keskittyvät väestön ja taloudellisen toiminnan alueellisen uudelleenjaon muotoihin, joita ymmärtämällä voidaan tukea visioiden ja strategioiden laadintaa. Tutkimuksessaan he perehtyivät tilallisen muutosdynamiiikan vaikutukseen kaupunkien resilienssille ja muodostivat käsitteellisen viitekehyksen spatiaalisen muutoksen ja resilienssin suhteen käsittelemiseksi (ks. taulukko 4).

Kaupunkirakenteen hajautumista kuvataan yleensä tehottomaksi, resursseja tuhlaavaksi maankäyttömalliksi. Vastaväitteitäkin on, mutta argumentit kaupunkirakenteen hajauttamisen puolesta ovat saaneet vähemmän tukea. Kirjallisuus on jakautunut siltä osin, voiko hajautumista määrittellä resilientiksi malliksi vai ei. Tarkasteltaessa resilienssin attribuutteja ja hajautumisen luonnetta voidaan havaita liitännäisyyksiä. Matala tiheys voi olla hyväksi esimerkiksi luonnonympäristön hasardeissa vahvistaen mukautumiskykyä ja voimaa. Polysentrinen hajautuneisuus voi varmistaa, että yhden alueen epäonnistuminen ei aiheuta koko urbaanin systeemin epäonnistumista. Tämä voi vahvistaa redundanssia ja autonomiaa. Levittäytyminen voi lisätä ekologisten ja ihmisyhteisöjen integraatiota ja parantaa ekosysteemien tilaa (Cruz 2013:58). Hajautuneisuus voi lisätä matkakohteen vetovoimaa luontomatkailun näkökulmasta, mutta se vaatii suunnittelussa liikenneyhteyksien huomioimisen. Tiivis kaupunkirakenne voi toimia matkailun vetovoimana, jolloin kohteet ovat saavutettavissa kevyenliikenteen kulkumuodoilla. Näin ollen matkakohteen suunnittelussa on tärkeää huomioida kohteen aluedynaamiset ominaisuudet yhdistettynä matkakohteen identiteettiin ja määriteltyihin tavoitteisiin.

Polysentrisellä kehityksellä viitataan tilalliseen kokonaisuuteen, jossa on useita keskustoja. Polysentrisillä alueilla voi olla monimuotoisuus- ja redundanssiominaisuuksia sekä kilpailupotentiaalia. Useat keskukset voivat yhdistää resursseja sekä täydentää ja tarjota monimuotoisia palveluja (Meijers & Romein 2003), ja niillä voi olla synergiaetua (Meijers 2005). Näin ollen keskusten välisien funktionaalisten suhteiden avulla voidaan kasvattaa monimuotoisuutta ja redundanssia, sillä keskukset voivat muodostaa samantyyppisiä toiminnallisia komponentteja, jolloin koko systeemi ei kaadu yhden epäonnistumisen vuoksi. Polysentrinen systeemi voi olla vähemmän riippuvainen kokonaisuudesta ja sillä voi olla

kapasiteettia tasapainottaa toimintoja häiriössä. Tämä viittaa mukautumiskykyyn ja joustavuuteen (Cruz ym. 2013).

Kutistuminen voi helpottaa mm. kasvun painetta ja mahdollistaa panostamisen infrastruktuuriin, sosiaalisiin palveluihin sekä osoittaa tarpeen ympäristön kestävyys ja näin kasvattaa resilienssiä (Cruz 2013). Lisäksi se voi tehostaa mukautumiskykyä esimerkiksi minimoimalla maankulutusta ja mahdollistamalla kehittämään urbaaneja ydinalueita (Banzhaf ym. 2006). Tämä kehitys viittaa mukautumiskykyyn ja tehokkuuden kehittämiseen. Moninaisuutta ja yhteistyötä voidaan lisätä innovaatioiden ja luovuuden avulla kutistumisen suunnittelussa, mikä on prosessi, joka voi myös edistää osallistumista ja pääoman rakentamista. Kutistuvissa kaupungeissa voidaan muotoilla ja sopeuttaa alueita uusiin käyttömuotoihin (Cruz ym. 2013).

Kaupunkirakenteen tiiviydellä on yhteys tehokkuuteen, sillä tiiviille kaupungille luonteenomaista on sosiaalinen läheisyys, vähäisempi resurssien käyttö, energiatehokkuus sekä parempi julkisten palvelujen tarjonta. Yhdistyneisyys voi olla tiiviin kaupungin piirre fyysisen läheisyyden vuoksi. Lisäksi tiiviydellä voi olla yhteys pääoman rakentamiselle, mikä johtuu lisääntyneestä sosiaalisesta vuorovaikutuksesta. Kuitenkin kompaktit kaupungit voivat ilmentää erilaista dynamiikkaa ja jaksoja ajan kuluessa. Näin ollen on tärkeää huomioida, että paikallisella kontekstilla ja ominaispiirteillä voi olla tässä aluedynamiikan ja resilienssin välisessä riippuvuussuhteessa merkittävä rooli (Cruz ym. 2013).

Albertin (2005) mukaan toivottavien kaupunkikehitysmallien ominaisuuksien määrittäminen vaatii lisätutkimuksia. Cruz ym. (2013) toteavatkin, että on vaikeaa määrittää kaikkein sopivin tiiviyn, tiheyden, yhdistyneisyyden ja heterogeenisuuden aste. Lisäksi ekosysteemit reagoivat eri tavoilla eri konteksteissa ja skaaloissa. Huomioitavaa on, että yhdessä kaupungissa voi esiintyä useita spatiaalisia dynaamisia muotoja esimerkiksi eri osissa kaupunkia (Cruz ym. 2013:56). Tarkasteltaessa kaupungin matkailua ja sen kehittämistä maankäytön suunnittelun keinon on tärkeää havaita ne aluedynaamiset piirteet, jotka ovat alueelle luonteenomaisia. Tunnistamalla alueelle ominaiset aluedynaamiset piirteet voidaan suunnittelulla kohdentaa aluevarauksia tukemaan toivottua aluedynaamista kehitystä ja matkakohteen identiteetille tärkeitä kohteita, alueita ja paikkoja. Tärkeää on suunnittelussa kiinnittää huomiota siihen, onko kaupunkirakenne tiivis vai hajautunut, jolloin voidaan ymmärtää matkailuun liittyvän maankäytön aluevarausten merkitys kaupunkirakenteen toivotulle kehitykselle. Havaitsemalla keskusten määrää ja olemusta voidaan matkailun suunnittelussa ottaa huomioon, miten ne vaikuttavat matkailijoiden asiointiin ja liikkumistarpeisiin. Ennen kaikkea matkakohteen resilienssin edistämiseksi on tärkeää

huomioida väestölliset muutokset, sillä esimerkiksi väestön vähenemisellä on laajat rakenteelliset vaikutukset myös muihin aluedynaamisiin ominaisuuksiin ja matkakohteen elinvoimaan ja vetovoimaan.

Taulukko 4. Aluedynamiikan yhteys resilienssiin. Koostettu (Cruz ym. 2013) artikkelin pohjalta.

Aluedynamiikan indikaattori	Määritelmä	Yhteys resilienssiin
Kaupunkirakenteen hajautuminen	Kuvataan yleensä tehottomaksi ja resursseja tuhlaavaksi maankäyttömalliksi.	mukautumiskyky, vahvuus, redundanssi, autonomia
Polysentrinen kehitys	Tilallinen kokonaisuus, jossa on useita keskuksia.	redundanssi, monimuotoisuus, kompleksisuus, joustavuus, mukautumiskyky
Kutistuminen	Pitkäaikainen väestön väheneminen, joka ei ole välttämättä homogeenista alueiden välillä. Rakenteellinen ja moniulotteinen ilmiö, jolla laajat vaikutukset.	ympäristön kestävyys, mukautumiskyky, tehokkuus, monimuotoisuus, yhteistyö, osallisuus, pääoman kasvattaminen
Tiiviys	Urbaanien toimien, osien ja asukkaiden kasautuminen.	tehokkuus, monimuotoisuus, kompleksisuus, yhdistyneisyys, pääoman rakentaminen

3.3 Resilienssin edistäminen suunnittelulla

Suunnittelussa muutos tulisi nähdä mahdollisuutena. Tällöin voidaan tunnistaa erilaisia kehityskulkuja ja vaikuttaa niihin (De Roo 2012: 170). Resilienssin edistäminen maankäytön suunnittelulla tarkoittaa Davoudin (2012) mukaan maankäytön mukauttamista muuttuvaan globaaliin ympäristöön (ks. myös Rantanen & Joutsiniemi 2016). Vaikka on olemassa paljon epävarmuuksia urbaanista tulevaisuudesta, jotkut päätökset voivat olla resilientimpiä kuin toiset. Suurin haaste on tunnistaa ne maankäytölliset toimet, jotka ovat kaikkein resilienteimpiä kaikissa mahdollisissa tulevaisuuksissa (Cruz ym. 2013: 66).

Suosittu strategisen maankäytönsuunnittelun työkalu on jo pitkään ollut visio. Kuitenkin tavoiteltavan lopputilan sijaan tulisi suunnittelussa kiinnittää huomiota suunnitelmien systeemiin vaikutuksiin osana laajempaa kokonaisuutta (Marshall 2009; De Roo 2012). Strategioissa tulee valmistautua sopeutumaan epävarmuuteen (Cruz ym. 2013: 66). Kriisien muuntamiseksi mahdollisuuksiksi tarvitaan valmistautuneisuutta. Tämä voidaan saavuttaa kuvittelemalla vaihtoehtoisia tulevaisuuksia. Suunnittelun tulee olla valmistautumista innovatiiviseen muuntautumiseen muutoksen aikana (Davoudi 2012: 303-304). Suunnittelun strategioiden laadinnassa laadulliset tavoitteet voidaan Rantasen ja Joutsiniemen (2016)

mukaan saavuttaa, ilman että ne sidotaan määriteltyihin resursseihin ja teknologioihin. Tämä kuvastaakin resilienssi-suunnittelun ydintä, sillä muutoksessa myös käytettävissä olevat resurssit ja teknologiat voivat muuttua.

Maankäytön suunnittelulla on perinteisesti pyritty minimoimaan häiriöitä esimerkiksi välttämällä huonojen naapurustojen suunnittelua tai ottamalla käyttöön sellaisia käytäntöjä, jotka minimoivat esimerkiksi energian kulutusta. Resilienssi-lähestymistavan hyöty on siinä, että suunnittelussa siirrytään muutoksen kontrolloinnista sellaisiin menettelytapoihin, joissa pyritään kasvattamaan systeemin kapasiteettia selviytyä, mukautua sekä muovautua muutoksessa (Tasan-Kok ym. 2013: 40).

Rantasen ja Joutsiniemen (2016: 205) mukaan resilienssin tulkinnessa kaavoituksen yhteydessä on painotettu häiriön kestävyyttä, riskien hallintaa sekä taloudellisen uudistumisen näkökulmia. Tämä on resilienssin näkökulmasta ongelmallista, sillä kuten Klein (2007) tutkimuksessaan havaitsee, kaavoituksella voidaan parantaa matkakohteiden resilienssiä, mutta toisaalta se voi myös toimia yksipuolisesti yksityisen matkailusektorin hyväksi.

Yksitoimintoisten alueidenkäytön muotojen nähdään olevan haavoittuvampia yllättäville häiriöille kuin moninaisten. Yksitoimintoisilta alueidenkäyttömuodoilta puuttuu kyky sisäistää muutos, jolloin ne eivät kykene uudelleenjärjestäytymään monimuotoisuuden (Levin 1998) ja redundanssin avulla (Kauffman 2008). Näin ollen on tärkeää ymmärtää, että muutoksen myötä myös alueiden käyttötarpeet muuttuvat. Rantasen ja Joutsiniemen (2016: 209) mukaan tämä voisi tarkoittaa muun muassa ”mittakaavatasot ylittäviä strategioita, monitoimintaisia aluemäärittelyjä ja joustavaa säätelyä – sekä rakennetun lähiympäristön toteutuksen tasolla sekoittuneita käyttöjä, jaettuja tiloja ja muunneltavia konsepteja”.

Kärrholmin ym. (2014: 122) mukaan tilallinen resilienssi voidaan ymmärtää joustavuutena, joka mahdollistaa eri käyttötapoja, mukautumisia ja muutoksia ilman identiteetin muuttumista täysin toiseksi. Paikallisella identiteetillä ja sitoutumisella paikkaan on positiivinen vaikutus myös matkakohteen resilienssiin yhteisön näkökulmasta. Kuten Guo ym. (2018) tutkimuksessaan havaitsevat, on paikallisella identiteetillä ja sitoutumisella paikkaan positiivinen vaikutus asukkaiden kokemaan resilienssiin matkakohteissa. Heidän mukaansa paikkaan sitoutuminen toimii mukautumiskyvyn edistäjänä kriiseissä ja katastrofeissa.

3.4 Resilienssin integrointi suunnitteluun

Kaupunkimuutos on jatkuva prosessi, jota ohjaavat sosiaaliset, taloudelliset, kulttuuriset, institutionaaliset, spatiaaliset sekä poliittiset dynamiikat. Urbanit menettelytavat ovat vastauksia muutokselle, ja niiden sisältöön vaikuttavat spatiaalisen dynamiikan eri muodot (Cruz ym. 2013: 56). Jotta systeemi voi olla resiliентti, täytyy sen sisältää kolme dynaamista ominaisuutta: mukautumiskapasiteetti, kyky itseorganisoitua sekä muuttua (Eraydin & Tasan-Kok 2013).

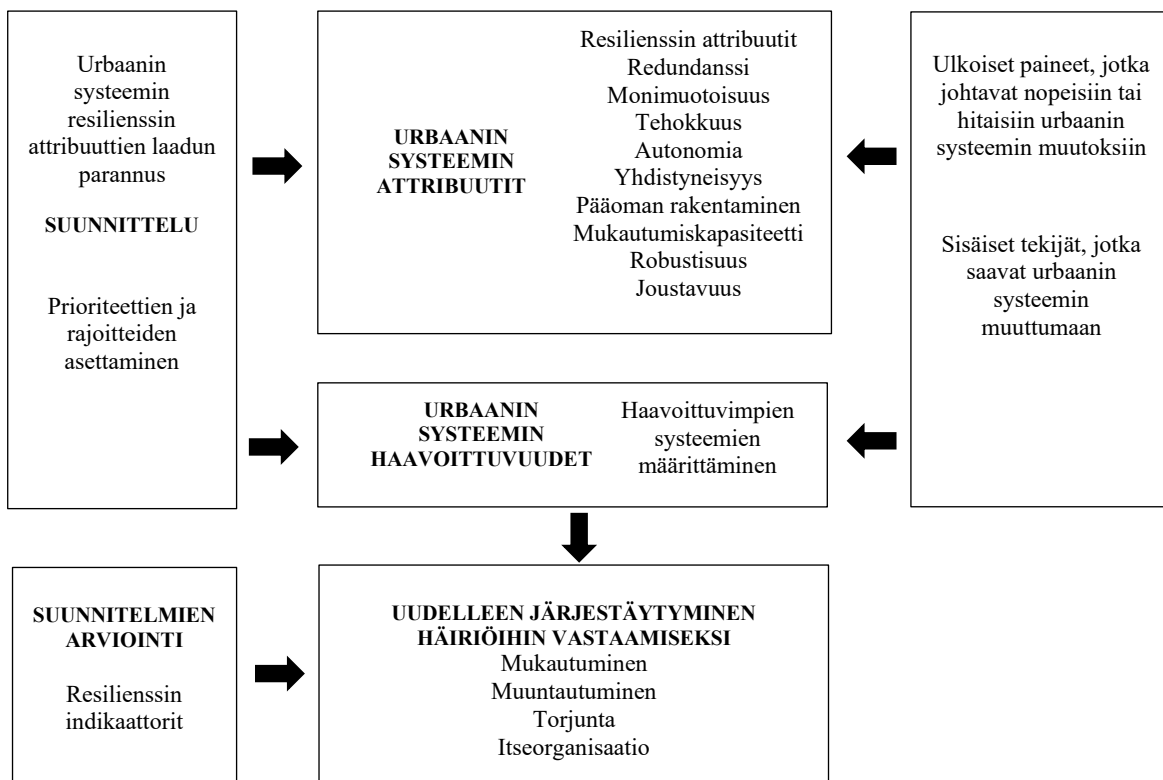
Mukautumiskapasiteetin tarkoituksena on varustaa kaupunkisysteemejä vastaamaan tehokkaasti hitaisiin ja nopeisiin muutoksiin. Mukautumiskapasiteetin parantaminen on välttämätöntä, jotta voidaan vähentää haavoittuvuutta. Itseorganisoituminen on sisäisen organisaation prosessi systeemin sisällä, jota ei ohjaa tai johda ulkopuolinen lähde, ja tämä mahdollistaa kehittymisen. Kuitenkaan itseorganisoituminen ei ole aina mahdollista, ja kuitenkin systeemit kohtaavat muutoksia. Silloin kyky muuttua on välttämätöntä. Kyky muuttua on kykyä luoda uusi systeemi, silloin kun ekologiset, taloudelliset tai sosiaaliset olosuhteet tekevät nykyisestä järjestelmästä kestäättömän (Walker ym. 2004; Eraydin 2013).

Kaupunkisysteemien arviointi suhteessa edellä mainittuihin ominaisuuksiin antaa mahdollisuuden määrittellä resilienssin suunnittelun kriittiset tekijät. Ensinnä resilienssin suunnittelun tulee olla dynaamista, eikä siinä tule pyrkiä palautumaan häiriöiden jälkeen vakaaseen tasapainotilaan, vaan siinä tulee pyrkiä mukautumaan ja sopeutumaan muuttuviin ulkoisiin ja sisäisiin prosesseihin. Toiseksi sen on otettava huomioon taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen heterogeenisuus keskittymällä kaupunkisysteemien muodon lisäksi myös niiden toimijoihin ja prosesseihin (Pickett ym. 2004). Kolmanneksi kriittiseksi tekijäksi Eraydin (2013: 29) lisää, kuinka suunnittelun tulee perustua systeemianalyysiin, jonka avulla voidaan määrittellä kaupunkisysteemien haavoittuvuuteen liittyvät tekijät ja keskittyä avainkysymyksiin, jotka liittyvät mukautumiseen ja kaupunkien muutoskapasiteettiin. Nämä tekijät voidaan ilmoittaa määrittelemällä vahvuudet ja heikkoudet mahdollisuuksien ja uhkien kontekstissa.

Tietyt spatiaaliset toimintamallit voivat tuottaa systeemille kapasiteettia absorboida eli omaksua häiriöitä ja uudelleen järjestäytyä (Eraydin & Tasan-Kok 2013). Kuvan 1. kaltainen ajattelu voidaan integroida suunnitteluprosessiin. Suunnitelmat voidaan tehdä lisäämään urbaanin systeemin resilienssiä ottamalla resilienssin attribuutit lähtöpisteiksi ja asettamalla

prioriteetit niiden mukaisesti. Kuitenkin tärkeintä on tunnistaa suunnittelun punainen lanka ja rajoitteet, jotka ovat olemassa suunnitteluprosessissa (Eraydin & Tasan-Kok 2003: 9-10).

Eraydinin ja Tasan-Kokin (2013: 9) mukaan resilienssi voidaan integroida kaupunkisuunnitteluun kahdella tärkeällä tavalla. Ensimmäistä tapaa he kutsuvat jälkeen arvionniksi, jossa arvioidaan olemassa olevia ohjelmia, suunnitelmia sekä suunnittelussa käytettyjä mittoja. Jälkeen arvioinnin avulla voidaan havaita systeemissä esiintyviä puutteita. Siinä voidaan tarkastella käytettyjä menettelytapoja, suunnitelmia sekä suunnittelussa käytettyjä instrumentteja suhteessa resilienssin indikaattoreihin. Tarkastelussa voidaan kiinnittää huomiota siihen, ovatko suunnitelmat ja instrumentit pystyneet luomaan resilientteja kaupunkeja, jotka eivät vain kykene sopeutumaan epävakaisiin olosuhteisiin vaan joilla lisäksi on kyky itseorganisoitua ja muuttua. Toista tapaa he kutsuvat ennakkoarvionniksi, jossa tunnistetaan kriittisiä tekijöitä urbaanista systeemistä ja määritetään keskeiset alueet ja aiheet ennen varsinaisten painopisteiden ja rajoitusten suunnittelua (Kuva 1).



Kuva 1. Resilienssi-ajattelun integrointi suunnitteluun muokattu ja suomennettu kuvasta Eryadin & Tasan-Kok (2013: 10).

Resilientin suunnittelun ominaisuuksia on tutkittu laajalti, eikä tutkijoiden välillä ole konsensusta sitä edistäväistä ominaisuuksista. Kuitenkin jonkinasteinen konsensus on resilienssi-ajattelun suhteen, siinä korostuu ymmärrys tilasta muuttuvana, jolloin suunnittelussa ei tavoitella tasapainoa ja kehittämistä kuvastaa kasvavissa määrin ennustamattomuus. Tästä johtuen resilienssin keskeiseksi piirteeksi nouseekin useissa tutkimuksissa todettu resilienssin ominaisuus mukautumiskyky. Jotta voidaan menestyä ja selviytyä muutoksesta, tulee kyetä mukautumaan muutoksessa. Lisäksi useissa tutkimuksissa korostetaan sitä, ettei ole olemassa yhtä oikeaa resilienttiä tilaa tai suunnitelmaa kaupungin tai matkakohteen resilienssin saavuttamiselle. Resilienssin kasvattaminen on riippuvaista aluedynamiikasta ja siitä tila-aika-paikasta, jossa sitä tavoitellaan. Kuten Gleeson (2008) osuvasti huomauttaa, on resilientin kaupungin rakenne riippuvainen sen käymästä evoluutiopolusta ja mukautumiskapasiteetista. Näin ollen matkakohteen resilienssin edistämiseen vaikuttavat sen läpikäymä historia ja polkuriippuvuus sekä se tila-aika-paikka-konteksti, jossa sitä tavoitellaan.

4 Matkakohteen resilienssi

Matkakohteet ovat toisistaan poikkeavia niiden resurssien, tarjonnan heterogeenisuuden sekä mukana olevien sidosryhmien suhteen. Näistä tekijöistä johtuen ei resilienssille ole olemassa sellaista määritelmää, joka sopisi kaikille kohteille ja jota voitaisiin soveltaa kaikkialle. Matkakohteet edustavatkin ideaalia objektia, joihin voidaan soveltaa resilienssin eri käsitteitä (Amore ym. 2018: 236).

Matkakohteen resilienssin asianmukainen arviointi vaatii Hallin ym. (2018:107) mukaan laajoja viitekehyksiä analyyseihin. Resilienssin edistäminen matkakohteissa on erityisen tärkeää, sillä matkailun kysyntä on alttiina talouskriiseille, poliittiselle myllerrykselle ja luonnon hasardeille vaikuttaen matkakohteeseen, jolla on virtausvaikutuksia läpi matkailusysteemin (Hall 2010). Lisäksi resilienttien kohteiden sopeutumiskyky voi sivuttaa hallinnon epäonnistumiset ja lisätä institutionaalista innovaatiota epävarmuustilanteissa (Luthe & Wyss 2014). Resilientti kohde kykenee selviytymään kysynnän vaihteluista tehokkaasti investoimalla markkinoiden monipuolistamiseen (Amore 2018: 242). Kuten Hall ym. (2018: 106) huomauttavat, kohde on todennäköisesti vähemmän haavoittuva muutoksen kohdatessa, jos sillä on useampia ulkomaankohderyhmiä markkinoissaan.

Allen ym. (2016:4) näkevät että resilienssi koostuu kolmesta osin päällekkäisestä systeemin osasta: sosioekonomisesta, ekologisesta sekä infrastruktuurista. Matkakohteen

resilienssin sosioekonominen ulottuvuus keskittyy esimerkiksi verotukseen, hallintojärjestelmiin, maailmanlaajuisiin matkailutrendeihin tai inflaatioon (Amore 2018: 242). Kohteiden sosioekonomisessa resilienssissä on Joppin ym. (2010) mukaan kyse mahdollisuuksien rahoittamisesta holistisen lähestymistavan avulla, joka on vastustuskykyinen odottamattomille ja ei-toivotuille muutoksille.

Ei ole olemassa kaikkialle soveltuvaa strategiaa matkakohteen mukautumiskyvyn ja resilienssin saavuttamiseksi. Kuitenkin Amoren ym. (2018) mukaan sosiaalinen ja taloudellinen kehitys, vahvat tietovirratt verkostojen sisällä sekä keskittyminen toivottaviin alueellisiin piirteisiin näyttäytyvät matkakohteita yhdistävinä resilienssin elementteinä. Kaikkein tärkeintä on, että resilienssin kohde keskittyy laajemman yhteisön tarpeisiin, sen sijaan että hyväksyttäisiin matkailualalla vallitseva kapeampikatsainen lähestymistapa. Tällä Amore ym. (2018) viittaavat matkailualan hegemonisessa asemassa vallitsevaan markkinalähtöiseen näkemykseen, jossa matkailusysteemin nähdään koostuvan lähinnä matkailijoista ja perinteisistä matkailualan yrityksistä. Kuitenkin matkakohteen suunnittelussa tulisi keskittyä monipuolisesti eri sidosryhmiin, yhteisöihin, matkailusektoriin ja muihin elinkeinosektoreihin.

4.1 Monitasoisen muutoksen malli

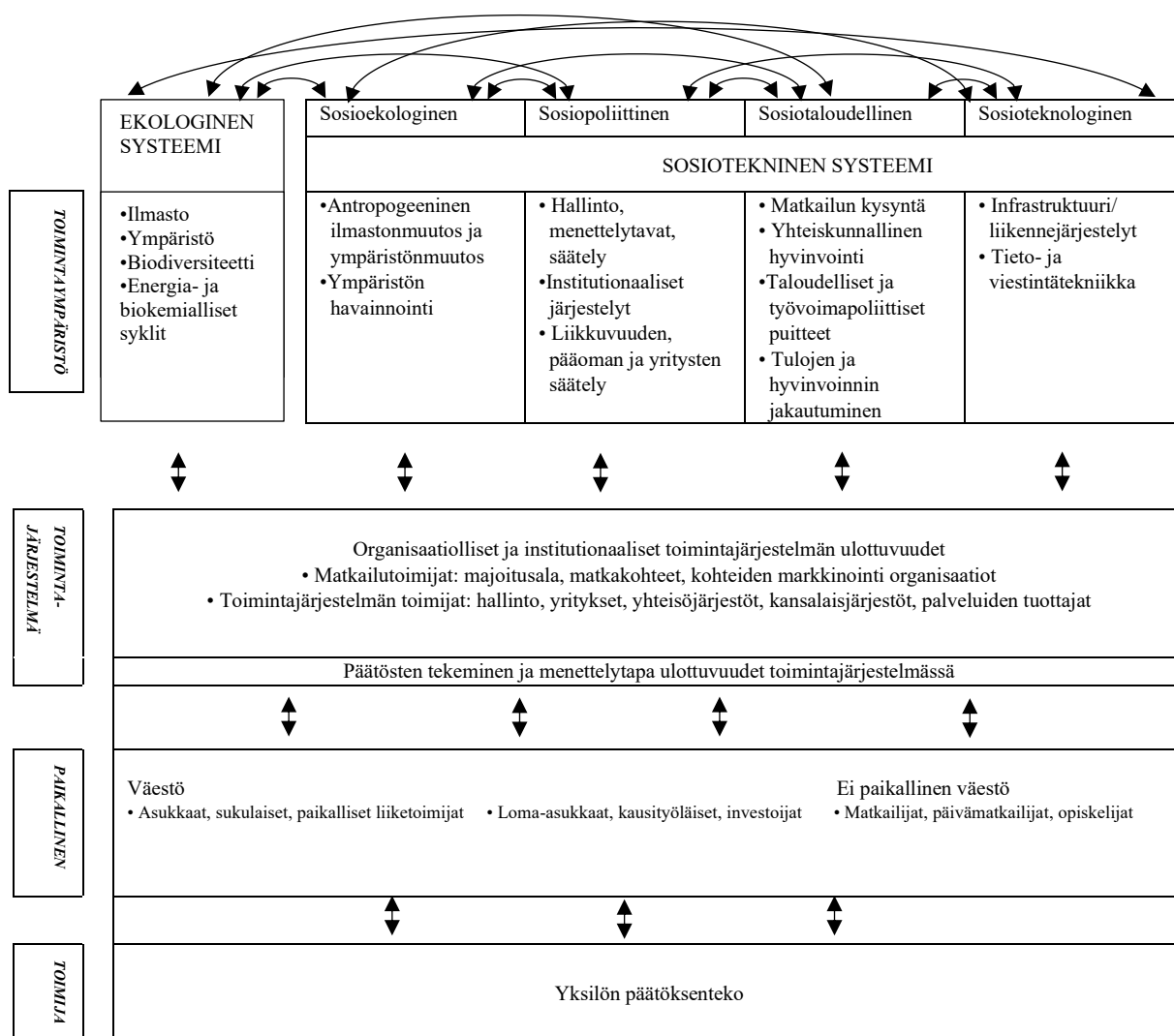
Monitasoinen muutoksen malli edistää ymmärrystä matkakohteen suunnittelusta erityisesti tilanteessa, jossa pyritään selviytymään sekä asteittaisista että äkillisistä muutoksista, jotka johtuvat kysynnän vaihteluista ja tarjonnan häiriöistä (Amore ym. 2018). Mallin ymmärtäminen on tärkeää tutkittaessa matkakohteen resilienssiä, sillä matkakohteet ovat erityisen herkkiä muutoksille.

Niemisen ja Kivisaaren (2012: 423) mukaan monitasoinen muutoksen malli lisää ymmärrystä siitä, kuinka systeemisen innovaation tai muutosprosessin edistäminen edellyttää laajaa ja monipuolista toimijaverkostoa sekä niiden mobilisointia. Tällä he viittaavat siihen, kuinka samanaikaisesti taustalla vaikuttavien kehityskulkujen on vietävä muutosta samaan määriteltyyn suuntaan, jolloin yksittäinen toimija ei voi yksin edistää muutosta läpi systeemin. Näin ollen resilienssin kasvattamiseksi tulee matkakohteen suunnittelussa laajentaa ymmärrystä siitä, mikä myötävaikuttaa kohteen menestykseen. Matkakohteet tarvitsevat menestyksen saavuttamiseksi monitasoista ymmärrystä resilienssistä, toimijoista ja vaikutteista, jotka auttavat muovaamaan ja luomaan rungon keinoille, joilla resilienssiä toteutetaan (Amore ym. 2018).

Geelsin (2002) kehittämä monitasoisen muutoksen malli koostuu kolmesta muutoksen tasosta: toimintaympäristö (landscape), vallitseva toimintajärjestelmä (regime) sekä paikallinen taso (niche). Malliin Amore ym. (2018) ovat lisänneet toimijatason (actor), sillä he korostavat muutospaineiden tulevan niin ylhäältä toimintaympäristöstä kuin alhaalta yksilön päätöksenteosta. Tämä voi näkyä esimerkiksi yksilöiden matkakohdepreferenssien muutoksena tai hallinnon tekeminä matkustamiseen liittyvinä rajoituksina ja sääteilynä. Huomioitavaa on, että jokaisella tasolla on erityyppisiä toimijoita ja matkailusysteemissä on tärkeää korostaa toimijatason yksilöiden päätöksenteon roolin vaikutusta kaikkiin neljään tasoon (kuva 2). Tällä he tarkoittavat yksilöiden valtaa vaikuttaa päätöksiin ja toimiin, joita tehdään muilla tasoilla. Mallin mukaan systeemin osat muuttuvat kaikkien näiden neljän tason keskinäisen vuorovaikutuksen kautta. Kuten Hall ym. (2018) korostavat, mitä rikkaammat ja tiheimmät verkostot ovat eri toimijoiden välillä, sitä helpompaa on koko systeemin selviytyä vaikeuksista ja muutoksesta uuteen tilaan.

Resilienssi kohdetasolla voi ilmetä eri mittakaavoissa ja mitoissa (Hall ym. 2018). Monitasoisen muutoksen mallin näkökulmasta katsottuna tämä viittaa siihen, että vuorovaikutuksen, koordinaation, hallinnon, riskien hallinnan sekä yhteistyön eri muodot ovat matkakohteen eri tasojen sisällä ja niiden välillä ja ne ovat tärkeitä asioita matkakohteen resilienssin rakentamiselle (Amore ym. 2018: 240).

Geelsin (2005: 685) mukaan toimintaympäristö-tason kehitykset luovat painetta toimintajärjestelmälle tasolle, mikä avaa useita ulottuvuuksia ja luo uusia mahdollisuuksia. Esimerkiksi Amoren ym. (2018: 240) mukaan ilmastonmuutos, biodiversiteetin kato, eroosio sekä meren pinnan nousu ovat uhkia mutta luovat samalla mahdollisuuden kehittää resilienttejä ja kestäviä kehittämisen strategioita matkakohteissa.



Kuva 2. Matkakohteen resilienssi monitasoisen muutoksen mallin näkökulmasta. Muokattu ja suomennettu kuvasta Amore ym. (2018: 239).

4.2 Matkakohteen valinta

Matkakohteen valintaa on tutkittu laajalti, eikä tämän tutkielman ongelmanasettelun kannalta ole merkittävää perehtyä kaikenkattavasti tähän monimutkaiseen valintaprosessiin. Kuitenkin tärkeää on ymmärtää matkakohteen valintaan vaikuttavia tekijöitä, jotta voidaan kohdentaa maankäytöllisiä toimenpiteitä vastaamaan potentiaalisten matkailijoiden toiveita ja tämän ymmärryksen avulla kasvattaa matkakohteen resilienssiä. Esimerkiksi edistämällä resilienssin keskeistä ominaisuutta mukautumiskykyä matkailijakohderyhmien moninaisuutta edistämällä täytyy ymmärtää, mitä matkailijat arvostavat.

Tutkittaessa strategisen ja pitkäjänteisen suunnittelun linssein matkakohteen resilienssiä ei ole tarkoituksenmukaista perehtyä matkakohteen valintaan vaikuttaviin lyhyen

aikavälin tekijöihin, kuten trendeihin. Lisäksi resilienssi-suunnittelun näkökulmasta ei ole merkityksellistä perehtyä tarkasti eri matkailutypologioihin, sillä joustavuus vaatii onnistuakseen monipuolista katselmusta potentiaalisista matkailijaryhmistä. Esimerkiksi Hall ym. (2018: 106) huomauttavat, että kohde on todennäköisesti vähemmän haavoittuva muutoksen kohdatessa, jos sillä on useampia ulkomaankohderyhmiä markkinoissaan.

Resilienssi-suunnittelun arvosysteeminä toimivat universaalit arvot yhteisen hyödyn edistämiseksi (ks. taulukko 2). Näin ollen matkakohteen suunnittelussa ei tulisi keskittyä ennalta määritettyihin matkailijaryhmiin tai -typologioihin kuten massa- tai yksilömatkailijoihin. Sen sijaan suunnittelussa merkityksellisempää on ymmärtää arvoihin pohjautuvia universaaleja matkakohteen valintaprosesseja. Kuten aiemmassa kappaleessa todettiin, matkakohteen resilienssin asianmukainen arviointi vaatii laajoja viitekehyksiä analyysihin (Hall ym. 2018: 107). Tällöin voidaan maankäytöllisillä toimilla edistää monipuolisuutta, kun ymmärretään, mitä ihmiset yleensä haluavat, eikä kohdenneta maankäytöllisiä toimenpiteitä vain tietyille ryhmille. Arvot mahdollistavat tällaisen holistisen ja monipuolisen katselmuksen valinnan taustalla vaikuttavista tekijöistä, sillä ne löytyvät jokaiselta ihmiseltä.

Matkailijoiden arvojen ja arvostusten tutkiminen ei ole täysin uudenlainen näkökulma. Niitä on tutkittu erityisesti suhteessa kestäväan matkailuun ja ekologisiin arvoihin. Esimerkiksi Passafaron ym. (2015) tutkimustulokset osoittavat, että henkilökohtaiset matkailumielitymykset, arvot, asenne kestäväan matkailua kohtaan sekä monimuotoisuuden hyväksyminen ovat yhteydessä toisiinsa. Heidän tutkimustuloksensa vahvistavat käsitystä siitä, että matkailijat, jotka preferoivat kestävämpiä matkailutuotteita, omaavat myös korkeammat prososiaaliset ja biosfääriset esimerkiksi luonnonsuojeluun liittyvät arvot.

4.3 Arvot ohjaavat kaupungin hallintoa ja matkakohteen valintaa

Arvojen ymmärtäminen on tämän tutkielman näkökulmasta tärkeää, sillä niiden avulla voidaan havaita matkakohteen valintaan vaikuttavia arvostuksia ja kohdentaa toimenpiteitä niiden mukaisesti. Lisäksi arvot ohjaavat kaupungissa päätöksentekoa ja johtamista, jolloin niitä tutkimalla voidaan havaita, mitkä arvot ohjaavat kaupungin ja matkakohteen kehittämistä ja hallintoa. Kuten Lehtonen (2009) toteaa, arvot liittyvät kaikkiin ihmistieteisiin, sillä ne liittyvät keskeisesti kaikkeen inhimilliseen toimintaan. Näin ollen ymmärtämällä arvoja voidaan tätä tietoa hyödyntää esimerkiksi rakennusyritysten päätösten taustalla kaupunkisuunnittelussa

sekä matkailun toimenpiteiden kohdentamisessa. Tarkasteltaessa arvoja ja johtamista voidaan arvojohtamisella auttaa matkailun sidosryhmiä löytämään yhteisymmärrys. Tämän avulla voidaan edistää resilienssin edistämiseksi tärkeitä ominaisuuksia, yhteisöllisyyttä ja yhteistyötä. Kuten Lehtonen (2009) toteaa, on arvojen määrittely yhdessä tärkeää, jotta eri osapuolet voivat tuntea tullessa huomioon otetuiksi ja kuulluiksi.

Huomioitavaa on, että arvo-käsitettä on haasteellista määritellä yksiselitteisesti ja sitä on pyritty määrittelemään useissa tutkimuksissa (esim. Piercy & Morgan 1997; Woodruff 1997; Holbrook 1999). Yksi eniten tituleerattu arvoteoria on sosiologi Schwartzin (1992) kehittämä teoria, jossa hän määrittelee arvot tärkeiksi tavoitteiksi, jotka toimivat ohjaavana periaatteena yksilön elämässä. Arvo on ihmisen uskomus siitä, että jokin päämäärä tai toimintatapa on tavoiteltavaa. Nämä arvot yhdessä muodostavat ihmisen uskomusjärjestelmän, joka on luonteeltaan suhteellisen pysyvä ja jonka sisältämien arvojen määrä on rajallinen. Tästä johtuen niitä on mahdollista tutkia (Schwartz 1992). Arvot edistävät hyvää elämää, ja ne ovat olemassa maailmassa jokaiselle ihmiselle riippumatta siitä, arvostaako yksittäinen ihminen sitä. Arvo on siis itsessään arvokas, eikä sen avulla tavoitella muuta (Purjo 2014: 40 - 42). Taulukossa 5. esitellään Schwartzin tunnistamat kymmenen arvotyyppiä. Niistä viisi ensimmäistä edustavat yksilöllisiä arvoja. Perinteet, hyvántahtoisuus ja yhdenmukaisuus palvelevat yhteisöllisiä arvoja. Universalismi sekä turvallisuus voivat palvella näitä molempia (Schwartz 2012: 3–8).

Taulukko 5. Schwartzin (2012) arvotyyppit ja niiden sisältö.

Arvotyyppi	Sisältö
Valta	varallisuus, yhteiskunnallinen valta, vaikutusvalta, sosiaalinen status
Suoriutuminen	kyvykkyys, menestys, kunnianhimo
Mielihyvä	elämästä nauttiminen
Virikkeellisyys	monipuolinen, jännittävä ja uskalias elämä
Itsenäisyys	uteliaisuus, vapaus, luovuus, itsenäisyys
Universalismi	avarakatseisuus, tasa-arvo, luontoyhteys, viisaus, oikeudenmukaisuus, kauneuden kunnioitus, ympäristönsuojelu
Hyvántahtoisuus	rehellisyys, auttavaisuus, vastuunotto, anteeksianto
Perinteet	elämänosansa hyväksyminen, nöyryys, kohtuullisuus, perinteiden arvostus,
Yhdenmukaisuus	muiden kunnioitus, kohteliaisuus, itseuri, tottelevaisuus
Turvallisuus	perheen ja läheisten turvallisuus, vastavuoroisuus, puhtaus, yhteiskunnallinen järjestys

Tärkeää on ymmärtää helposti sekoittuvien asenteiden ja arvojen erot. Ennen kaikkea ne eroavat toisistaan pysyvyyden suhteen. Arvot ovat abstrakteja ja suhteellisen pysyviä, kun taas asenteet ovat kohde- ja tilannesidonnaisia (Kamakura & Mazzon 1991; Schwartz 1992). Koska arvot ovat pysyvämpiä kuin asenteet, niiden tutkiminen on matkakohteen resilienssin näkökulmasta hedelmällisempää kuin muuttuvien asenteiden.

Asenteiden lisäksi arvoja, koettua arvoa ja arvostusta ei saa sekoittaa toisiinsa. Kuluttajan arvot vaikuttavat koettuihin hyötyihin ja uhrauksiin ja täten myös lopulliseen arvokokemukseen. Arvot ovat lopulliseen arvon kokemiseen vaikuttava asia, mutta kuluttajan kokema arvo kuvaa arvioinnista syntyvää varsinaista lopputulosta (Holbrook 1999). Arvostus taas liittyy arvoon ja arvon muodostumiseen. Arvojen taustalla on usein arvostaminen, toisin sanoen arvokkaana pitäminen. Arvostus on aina subjektiivisesti koettu asia (Niiniluoto 1994: 177-189; Purjo 2014: 43). Toisin sanoen matkailijan arvot ohjaavat kohteen valintaa. Ne määrittävät, mitä yksilö arvostaa, mutta vasta matkustaessaan yksilö kokee arvoa, joka syntyy matkailukokemuksen kautta.

Tärkeää on erottaa preferenssit ja toteutunut valinta toisistaan. Preferenssit viittaavat tietyn ominaisuuden kiinnostavuuteen, valinta taas todelliseen käyttäytymiseen (Jansen ym. 2011: 2). Huomioitavaa on se, kuinka preferenssi viittaa ulkoisista rajoitteista kuten varallisuudesta riippumattomaan ominaisuuksien arvottamiseen (Coolen 2008: 2-3). Lisäksi yksilön uskomukset ja arvot ovat tärkeässä roolissa käsitysten ja arvioiden muodostumisessa, koska ne voivat auttaa ymmärtämään, kuinka subjektiiviset arviot syntyvät. Tämän ymmärryksen avulla niihin voidaan vaikuttaa (Lindberg ym. 1987). Toisin sanoen arvoja ymmärtämällä voidaan vaikuttaa sellaisiin asenteisiin ja mielipiteisiin, jotka ovat epäsuotuisia halutulle kehitykselle ja resilienssille. Huomioitavaa on, etteivät arvovalinnat ole vapaita, sillä ne ovat kulttuurisidonnaisia ja niitä voidaan tehdä useamman henkilön arvostusten kompromissina. Yksittäisten ihmisten asenteiden ja mielipiteiden muodostumiseen ovat vaikuttaneet monet tekijät kuten kulttuuri, olosuhteet ja muut ihmiset (Arvola ym. 2010: 10). Esimerkiksi aiemmissa tutkimuksissa on havaittu, että tietyt arvostukset ovat sosiaalisesti hyväksytympiä kuin toiset (Schwartz & Bardi 2001).

Arvot eivät selitä kokonaan matkailijan tekemiä päätöksiä, mutta niiden ymmärtäminen mahdollistaa holistisen ja resilienssi-ajattelua tukevan lähestymistavan matkailun kehittämiseksi ja tutkimiseksi. Matkailijoiden tekemiin valintoihin ja päätökseen matkustaa vaikuttavatkin lukuisat tekijät, kuten matkailubudjetti, joka tuotteiden hintojen kanssa muodostaa budjettirajoitteen (Divisekera 2013), työntö- ja vetovoimatekijät (esim. Vuoristo 1998; Crompton 1979), uutuuden tarve (esim. Honkanen 2002) sekä preferenssit

(esim. Rugg 1973). Edellä mainituista erityisesti matkailuvetovoimatekijöiden ymmärtäminen on tämän tutkimusasettelun kannalta merkittävää, sillä vetovoimatekijöitä tunnistamalla voidaan maankäytön toimenpiteitä kohdentaa järkevästi. Matkakohteen vetovoimatekijät voivat muodostua esimerkiksi nähtävyyksistä (Edelheim 2017), saavutettavuudesta (Saarinen 2017: 45), palveluista, rakenteista sekä mielikuviin vaikuttavista tekijöistä (Weaver & Oppermann 2000). Mielikuviin puolestaan vaikuttavat edellä mainittujen lisäksi muun muassa julkinen media, sosiaalinen paine, markkinointitoimenpiteet sekä ihmisten kertomukset ja mielipiteet (Honkanen 2002).

Kuitenkin merkittävä huomio on, että nämä teoriat soveltuvat yksityismatkailun tutkimiselle. Liikematkailun kysyntää määrittävät tekijät ovat erilaisia, jolloin matkailun voidaan nähdä olevan investointiluontoista (Collins & Tisdell 2004). Kaikki eivät kuitenkaan halua matkustaa. Näin ollen on hyvä erottaa matkustamista lisäävät tekijät, joita on selitetty muun muassa autenttisuuden kaipuulla (Dann 1977).

5 Tutkimusaineisto ja -menetelmät

Tutkimusmenetelmät on jaettu kolmeen osaan. Ensimmäisessä osassa tarkastellaan Kemiä kaupunkina ja matkakohteena sekä tutkitaan kaupungin aluedynamiikkaa. Toisessa osassa tutkitaan matkailun nykytilaa ja siihen johtanutta muutosta olemassa olevia tilastoja, kaavoja ja strategisia asiakirjoja analysoimalla. Lähestymistapa noudattaa Eraydinin ja Tasan-Kokin (2013) kehittämää viitekehystä, jossa resilienssi-ajattelu integroidaan suunnitteluun (ks. kappale 3.4). Kolmannessa osassa tarkastellaan haastattelujen avulla matkailuun liittyviä arvoja ja kehittämistarpeita. Haastattelut mahdollistavat syvällisemmän ymmärryksen muodostamisen matkailun nykytilasta ja siihen johtaneesta muutoksesta. Kvantitatiivisten ja kvalitatiivisten menetelmien monipuolinen käyttö mahdollistaa holistisemman ymmärryksen Kemin matkailuun liittyvistä vahvuuksista, potentiaaleista, uhista sekä heikkouksista.

Paikkatietoanalyysillä ja tilastoja tarkastelemalla tunnistetaan Kemin matkailun nykytila ja siihen liittyvä aluerakenne. Tilastollinen katsaus mahdollistaa matkailun nykytilan ja menneisyyden tarkastelun, jolloin voidaan havaita Kemissä tapahtunutta matkailuun liittyvää muutosta. Kvantitatiivinen sekundaarinen aineisto koostuu tilastokeskuksen ja Finavian keräämistä ja ylläpitämistä aineistoista. Huomioitavaa on, että majoitustilastojen vuoden 2020 arvot ovat ennakkotietoja, joten kaavioihin niiden kohdalle on merkitty *-symboli.

Olemassa olevia kaavoja ja asiakirjoja tarkastelemalla voidaan tutkia määritettyä tahtotilaa matkailun kehittämiseksi. Analysoitavat asiakirjat ovat Kemian kaupungin kuntastrategia 2030, maankäytön yleissuunnitelma sekä elinvoimaohjelma 2019-2024. Dokumentit valittiin tarkasteluun, sillä ne ovat keskeisiä ohjelmia matkailun ja maankäytön kehittämisen kannalta. Esimerkiksi kuntastrategia on tutkimusasetelman ja sen keskiössä olevan muutoksen kannalta merkittävä, sillä sen avulla pyritään varautumaan toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin (Valtiovarainministeriö 2017). Lisäksi se ohjaa pitkän aikavälin tavoitteita kunnassa (Kuntalaki 37 §). Asiakirjojen analyysissä hyödynnetään strategispoliittista menetelmää ja poimitaan resilienssiin viittaavat teemat. Lisäksi olemassa olevia Kemissä vaikuttavia lainvoimaisia kaavoja tarkastellaan matkailun näkökulmasta.

Tutkimusaineiston laadullinen aineisto koostuu yhdeksästä teemahaastattelusta ja asiakirjojen analyysistä. Matkailun maankäyttöä koskevia kehittämistarpeita ja -toiveita selvitetään haastattelujen avulla. Haastattelut mahdollistavat tarpeiden ja toiveiden huomioimisen matkailun kehittämisessä. Haastatteluissa selvitettiin näkemyksiä Kemian matkailun tulevaisuudesta, matkailuun liittyvän maankäytön toimivuutta, matkailun ja muun maankäytön yhteensovittamista sekä näkemyksiä matkailun kehittämisvyöhykkeistä ja arvostuksista. Haastattelujen toteutusta ohjasi kappaleessa 4.1 esitetty matkakohteen muutoksen malli, joka auttaa esittämään kysymyksiä siitä, mitä matkakohteen ominaisuuksia arvostetaan ja miten ne voidaan säilyttää, kun samalla otetaan huomioon, mitä tarvitaan mukautumiseen ja muutokseen vastaamiseen (Amore 2018: 246).

Haastattelujen kysymysrungossa oli neljä teemaa sekä niiden alaisia apukysymyksiä (ks. liite 1). Haastattelun alussa kerrottiin tutkimuksen taustasta. Kysymyksiä ei esitetty samassa järjestyksessä kaikille, vaan haastattelujen tarkoituksena oli antaa haastateltavien myös suhteellisen vapaasti itse johdattaa keskustelua. Joka tapauksessa kaikki teemat käsiteltiin haastateltavien kanssa. Kaikilta haastateltavilta kysyttiin maankäytön yhteensovittamisen yhteydessä tarkennuksena näkemyksiä ranta-alueista. Kysymys nousi keskeiseksi, sillä useissa haastatteluissa nostettiin meri, joet sekä rannat esiin. Keskeiset kysymykset johdettiin teoriasta. Kysymykset muotoiltiin siten, että ne olivat helposti ymmärrettäviä ja ottivat huomioon haastateltavien erilaiset taustat.

Haastatteluaineisto koostuu yhdeksästä huhti-toukokuun 2021 aikana pidetystä teemahaastattelusta. Haastateltavat ovat kaikki monitasoisen muutoksen mallissa toimintajärjestelmätason toimijoita (ks. kappale 4.1) Haastateltavista neljä oli Kemissä toimivia matkailualan yrittäjiä tai yritysten edustajia ja viisi oli Kemian kaupungilla tai sen tytäryhtiössä työskenteleviä asiantuntijoita. Kaikki haastateltavat joko asuivat tai olivat joskus asuneet

Kemissä. Haastattelut kestivät noin 30-60 minuuttia. Haastateltavia lähestyttiin sähköpostitse, ja koronapandemiasta johtuen kahdeksan haastattelua pidettiin etäyhteyksin ja vain yksi kasvotusten. Kaikki haastattelut nauhoitettiin haastateltavien luvalla. Usein haastateltavat vastasivat jo yhden kysymyksen aikana useampaan kysymykseen, sillä kysymykset oli tarkoituksella muodostettu mahdollisimman avoimiksi, jolloin haastateltaville jäi tilaa kertoa vapaammin omia näkemyksiään.

Haastattelurunkoa laadittaessa neljä päätemaa muodostuivat teorialähtöisesti, ja kaikki teemat käytiin jokaisen haastateltavan kanssa läpi. Osa haastateltavista puhui erityisesti maankäytöllisistä näkökulmista ja osa matkailun näkökulmista. Kuitenkin helposti lähestyttäviksi muotoillut kysymykset osoittautuivat hyödyllisiksi, sillä näin pystyttiin ohjaamaan keskustelua kohti haluttua teemaa. Esimerkiksi kysyttäessä alueita tai kohteita, joita tulisi matkailun näkökulmasta kehittää, saatiin ohjattua keskustelua maankäyttöön. Vaikka useat haastateltavista edustivatkin tiettyä näkökulmaa, kuten yrittäjä edustamansa yrityksen, oli kuitenkin kaikilla haastateltavilla myös muita perspektiivejä vastauksissaan. Esimerkiksi yhdessä haastattelussa haastateltava mainitsi, että ”nyt puhun myös paikkakuntalaisen näkökulmasta”.

Haastatteluissa asiantuntijat ja yrittäjät, jotka ovat myös oman toimialansa asiantuntijoita, puhuivat usein matkailusta monipuolisesta näkökulmasta. Kuitenkin asiantuntijoiden vastauksissa oli havaittavissa haastateltavan edustaman toimialan näkökulma, toisin sanoen oman alan asiantuntijuus. Tämä näkyi esimerkiksi vastausten teemojen käsittelyssä, jossa asiantuntijat painottivat oman alansa teemaa. Yrittäjät ja yritysten edustajat puhuivat usein oman tai edustamansa yrityksen näkökulmasta. Kuitenkin kaikissa haastatteluissa niin asiantuntijoiden kuin yrittäjien joukosta nousi esiin kokonaisvaltaisempia ja monipuolisempia näkökulmia. Tämä voi johtua haastateltavan muista vahvoista sidoksista Kemiin ja alueen matkailuun. Haastatteluissa kokonaisvaltaisempi katsominen matkailuun tuli ilmi haluna kehittää kaupunkia ja pitää kaupunkia itselleen tärkeänä paikkana.

Lisäksi kaikki haastateltavat mainitsivat olevansa jollain tavalla muutenkin sitoutuneita kotikaupunkiinsa tai itselleen muuten tärkeään kaupunkiin. Kemiä kuvattiin muun muassa rakkaaksi kotikaupungiksi. Osalla haastateltavista oli myös monenlaisia yhteyksiä Kemin matkailuun. Haastattelujen toteuttamisessa pyrittiin ottamaan objektiivinen rooli. Tarkoituksena oli olla ottamatta kantaa haastateltavien esittämiin mielipiteisiin, kuitenkin esittämällä välillä tarkentavia kysymyksiä. Huomioitavaa on, ettei asukkaita otettu mukaan tutkimukseen. Kuitenkin haastateltavat nostivat esiin kokeneensa tai muuten tiedostaneensa suuren vastustuksen matkailun kehittämislle.

Haastattelut litteroitiin pian haastattelujen jälkeen. Litteroitua tekstiä hyödynnettiin tulosten analysoinnissa, jonka jälkeen litteroitu teksti ja nauhoite tuhottiin. Haastattelujen tulokset analysoitiin aineistolähtöisen sisällönanalyysin avulla (ks. Grönfors 2011). Analyysi aloitettiin vertailemalla matkakohteeseen liittyvien asioiden esiintymistiheyttä, ja nämä asiat sijoitettiin uhkien, haasteiden, vahvuuksien ja mahdollisuuksien kontekstiin sen mukaan, miten haastateltava asian esitti. Saatujen tulosten perusteella analyysin toisessa vaiheessa keskityttiin havaitsemaan matkailuun liittyviä kehittämistarpeita resilienssin näkökulmasta.

6 Kemi kaupunkimatkakohteena

Kemi on Lapin maakunnassa Perämeren rannalla sijaitseva 20707 asukkaan kaupunki. Kaupungin väkiluku oli korkeimmillaan vuonna 1967, jolloin kaupungissa oli 29 830 asukasta. (Heljala ym. 2013). Tämän jälkeen väkiluku on tasaisesti laskenut. Väestö on vähentynyt Kemissä vuosien 2010 ja 2019 välillä 1830 asukkaalla. Kemin keskustoimintojen alue Sauvosaari on 2728 asukkaalla Kemin väestöllisesti mitattuna suurin alue. Myös yritysten toimipaikat ja työpaikat keskittyvät Sauvosaaren alueelle. Kuitenkin myös Sauvosaari on kärsinyt kahden prosentin väestötappion vuosien 2010 ja 2019 välillä (Kuva 3).

Kemin pinta-ala on 747 neliökilometriä, josta maapinta-ala on 95 neliökilometriä. Kemi on varsin tiiviisti asuttu: vuonna 2019 taajama-aste oli 99,5 % (Kuntien... 2019). Aluedynaamisesti tarkasteltuna Kemi on rakenteeltaan tiivis ja väestöllisesti kutistuva kaupunki. Tiivis kaupunkirakenne näkyy suurena taajama-asteena sekä väestön ja toimipaikkojen sijoittumisessa. Kutistuminen puolestaan näkyy väestön, palvelujen ja toimintojen vähenemisenä kaupungissa.

Kemin kaupungilla on pitkä historia takanaan. Se perustettiin vuonna 1869, ja samana vuonna hyväksyttiin ensimmäinen kaava lääninarkkitehti Ludvig Lindqvistin suunnitelmien mukaan. Kemin ensimmäinen kaava oli ruutukaava, jossa tonttien väliin paloturvallisuutta lisäämään suunnitellut yksiriviset puuistutukset näkyvät yhä kaupungissa leveinä puistokäytävinä (Heljala ym. 2013: 29-30). Kemi on yleisesti tunnettu perinteisenä työläis- ja teollisuuskaupunkina, mikä näkyy edelleen teollisuuden korkeana osuutena työpaikoista. Kemi-Tornio-seutukunnan alueella teollisuuden viennin arvo on noin 8 % koko Suomen viennistä. Lisäksi alueen bruttokansantuote on noin 2/3 koko Lapin bruttokansantuotteesta (Meri-Lappi... 2021). Kemi ei ole perinteinen matkakohde, jossa matkailu on merkittävin toimiala kaupungin elinkeinorakenteelle. Esimerkiksi 15.2.2021 Kemissä oli 51 matkailualan yritystä ja Rovaniemellä vastaavasti 274 (ks. taulukko 6).

Johan Gustaf Bergbom aloitti Kemin teollisuuden perustamalla Laitakarin sahan vuonna 1859. Laitakarin saaresta ja sen naapurisaaresta Juurakosta tuli vuosien kuluessa usean työläisen kotisaari. Juurakon saarelle perustettiin koulu, jota kävivät Laitakarin ja Juurakon lapset. Laitakarin sahan toiminta päättyi vuonna 1939 suurpalon seurauksena (ks. Hietala 2021). Saaren ja mantereiden välillä olleen köysiyhteyden perustukset ovat vielä näkyvissä rannoilla (Länsi-Lapin... 2016). Nykyisin Kemissä toimiva Laitakari ry. pyrkii kehittämään aluetta virkistys- ja matkailukäyttöön. Saarelle pääsee omalla veneellä tai kesällä viikonloppuisin vesibussilla. Laitakarin saarella on nykyisin kaksi laavua ja alueelta löytyy jäänteitä rakennuksista ja rimamöljistä (Laitakari 2021). Laitakarin saari sijaitsee noin 2 km kaakkoon Kemin keskustasta.

Taulukko 6. Matkailualan yritykset ja työpaikat 15.2.2021. Aineisto: SVT toimipaikkalaskuri.

Kunta	Matkailualan yritykset	Matkailualan henkilöstö (noin)
Kemi	51	234
Rovaniemi	274	1462
Matkailualaan huomioitu seuraavat toimialat: linja-autojen tilausliikenne, rannikkovesiliikenteen henkilökuljetus, majoitus- ja ravitsemistoiminta, matkatoimistojen ja matkanjärjestäjien toiminta, huvi- ja virkistystoiminta. Matkailualan työpaikat on henkilöstösuuruusluokkien määrien keskiarvon mukaan laskettu.		

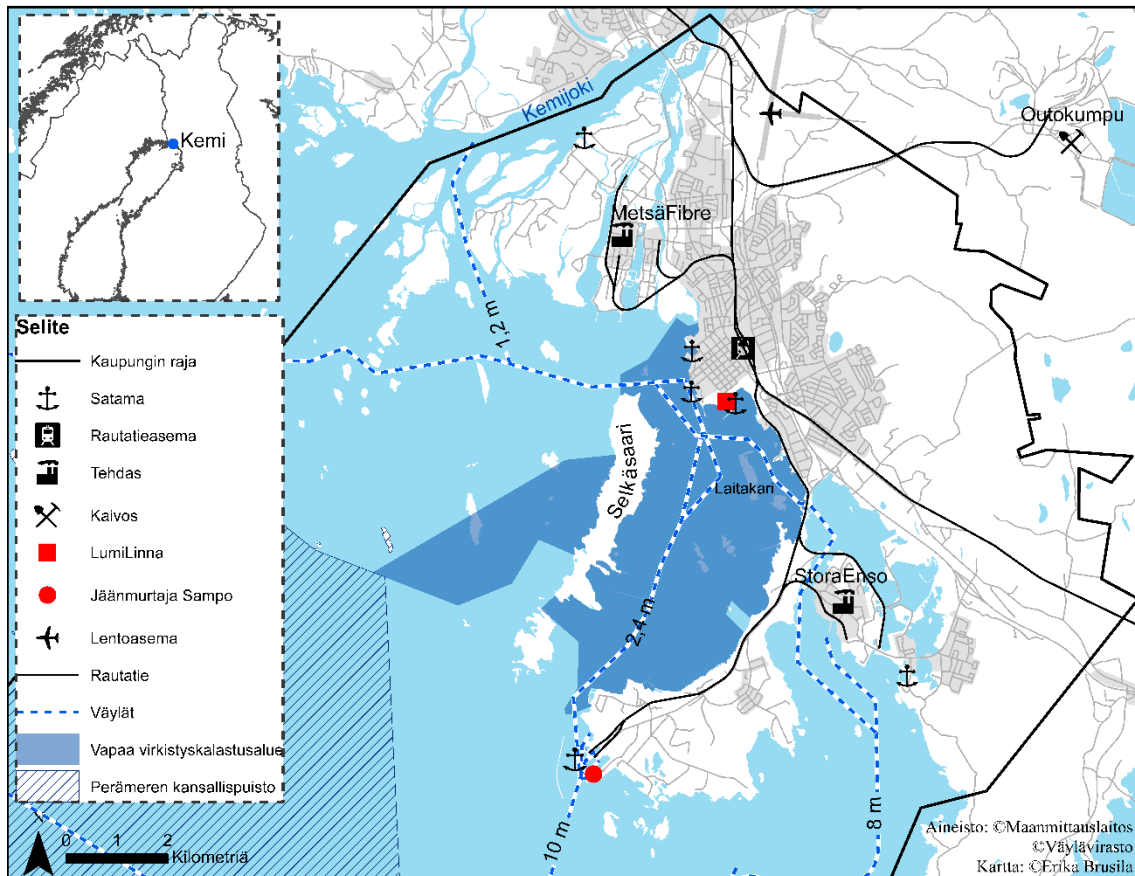
Kemin kaupungin verkkosivuilla mainitaan, että kaupungin matkailun kärkikohteet ovat lumilinna ja jäänmurtaja Sampo, jotka ovat Kemin kaupungin 100-prosenttisesti omistaman matkailuyhtiön Kemin Matkailu Oy:n omistuksessa (Matkailu 2021). Jäänmurtaja Sampo aloitti matkailuristeilytoimintansa vuonna 1988 (Experience365 2021). Jäänmurtajan risteilykausi on joulukuusta huhtikuuhun. Vuonna 2019 risteilykaudella jäänmurtajalla risteili 17561 matkailijaa (ks. tilastollinen...2020: 31). Ensimmäinen lumilinna rakennettiin Kemiin vuonna 1996, jolloin se oli maailman suurin lumilinna. Talvisin rakennettiin aina uusi ja erilainen lumilinna, kunnes maaliskuussa 2019 siitä tuli ympärivuotinen käyntikohde (Lumilinna 2021).

Suuri osa kaupungin alueesta on merialuetta. Kemin pohjoisosissa virtaa Kemijoki, joka on ollut Pohjanlahden tuottoisin lohijoki. Nykyisin lohikannasta on jäljellä vain rippeet, sillä Isohaaran voimalaitos valmistui Kemijoen suulle vuonna 1948 (esim. Lappalainen & Tiitinen 2015). Nykyisin Kemin edustalla on vapaa virkistyskalastusalue, johon vaaditaan ainoastaan valtion kalastonhoitomaksu (Vapaa virkistyskalastusalue 2021). Kemin ja Tornion ulkosaaristossa sijaitsee Perämeren kansallispuisto, johon pääsee talvella hiihtäen tai moottorikelkalla sekä jäättömänä aikana veneellä. Ulkosaaristo on saavutettavissa naapurikunta Torniota päin, sillä Kemi-Tornion laivaväylä estää pääsyn suoraan Kemistä ulkosaaristoon (Saapuminen Perämerelle 2021). Ulkosaaristo sijaitsee tuulisessa ja aallokolle alttiilla alueella, mikä vaikeuttaa sen saavutettavuutta. Kansallispuisto rajautuu etelässä Möylyn hylkeidensuojelualueeseen, jossa on liikkumisrajoituksia (Jylänki 2020).

Kemin alue on alavaa maankohoamisrannikkoa, ja nykyisin matalia saaria ja luotoja on Perämeren kansallispuistossa noin kolmekymmentä. Aluetta on käytetty satoja vuosia kalastukseen ja hylkeenpyyntiin. Selkä-Sarvi, Pensaskari ja Vähä-Huituri ovat suosituimpia retkikohteita kansallispuistossa. Selkä-Sarvessa on muun muassa sauna, telttailualue, luontopolku, vedenalainen luontopolku sekä vuokratupa (Perämeren esite 2019). Kansallispuistossa on runsaasti kalastuselinkeinoon liittyvää kulttuuriperintöä kuten Selkäsarvessa suojeltu Ailinpietin kalakämppä (Jylänki 2020). Vuonna 2020 Perämeren kansallispuistossa käytiin 5000 kertaa. Tämä on pienin kävijämäärä Suomen 40 kansallispuistosta. Esimerkiksi toiseksi vähiten käytiin Itäisellä Suomenlahdella, jonka kävijämäärä oli 17700 (Käyntimäärät maastossa 2021).

Pinta-alaltaan pienessä kunnassa, jossa teollisuus ja matkailu sijaitsevat toistensa välittömässä läheisyydessä, voidaan olettaa olevan maankäytön näkökulmasta myös paljon yhteensovittamisen tarvetta. Lisäksi kaupungin pitkä historia ja sodasta säilyneet rakennukset, meri ja ”unohdettu” kansallispuisto tuovat oman lisänsä niin maankäytön kuin matkailun

näkökulmaan. Hyvä saavutettavuus mahdollistaa resilienssi-ajattelun keskellä olevan monipuolisuuden toteuttamisen matkailun kehittämisessä. Kaupungista on maanteitse matkaa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakeskukseen Ouluun noin 100 kilometriä ja Lapin maakuntakeskukseen Rovaniemelle noin 100 kilometriä. Kaupungin alueella on rautatieasema, lentoasema ja valtatie 4 halkoo Kemin läpi (Kuva 4).



Kuva 4. Kemiissä matkailu ja teollisuus sijaitsevat toistensa välittömässä läheisyydessä.

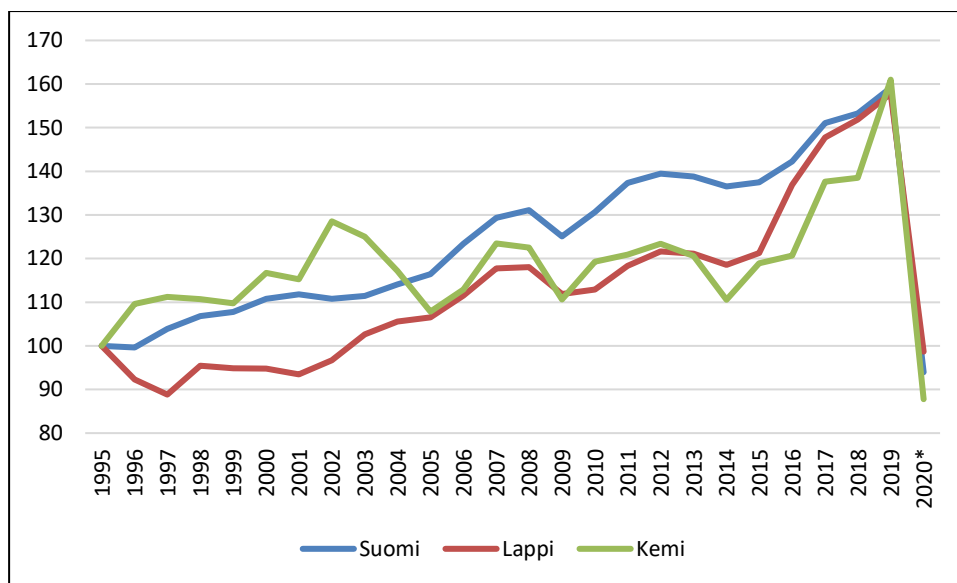
7 Kemin matkailun nykytila

7.1 Majoitusliikkeeseen saapuneet matkailijat

Vuonna 1995 Kemiin saapui 41319 majoitusliikkeeseen rekisteröitynyttä matkailijaa. Vastaavasti vuonna 2019 Kemiin saapui 66526 matkailijaa. Vuonna 2020 ennakkotilaston mukaan vastaava luku oli enää vain 36267 matkailijaa (kuva 5).

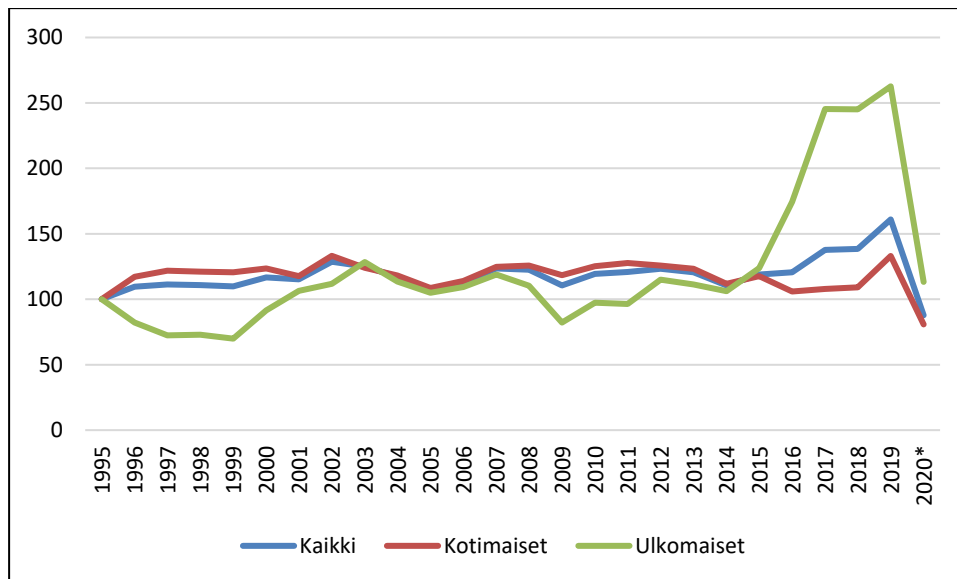
Vuonna 2019 saapuneiden matkailijoiden määrä nousi 61 % vuodesta 1995. Saapuneiden matkailijoiden määrä ei ole pudonnut vuoden 1995 tasolle ennen vuotta 2020, jolloin matkailijoiden määrä laski 12,2 % vuodesta 1995. Verrattuna Lapin ja koko Suomen suhteellisen tasaiseen kasvuun on Kemiissä vuosittainen vaihtelu ollut suurempaa. Esimerkiksi

vuoden 2002 jälkeen matkailijamäärät lähtivät Kemissä jyrkkään laskuun, eikä yhtä jyrkkää muutosta ole havaittavissa Lapissa tai Suomessa. Joka tapauksessa Kemissä matkailijamäärät olivat vuodesta 2015 lähtien jyrkässä nousussa vuoteen 2019 asti (Kuva 5). Vuonna 2015 alkanut jyrkkä nousu matkailijamäärissä selittyy ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisillä: vuonna 2015 Kemissä yöpyi 11051 ulkomaalaista matkailijaa ja vuonna 2019 heitä yöpyi 23463. Huomioitavaa on, että vaikka vuonna 2020 Kemissä yöpyneiden ulkomaalaisten matkailijoiden määrä putosi jyrkästi, ei määrä ole ennakkotietojen mukaan laskenut vuoden 1995 alapuolelle.



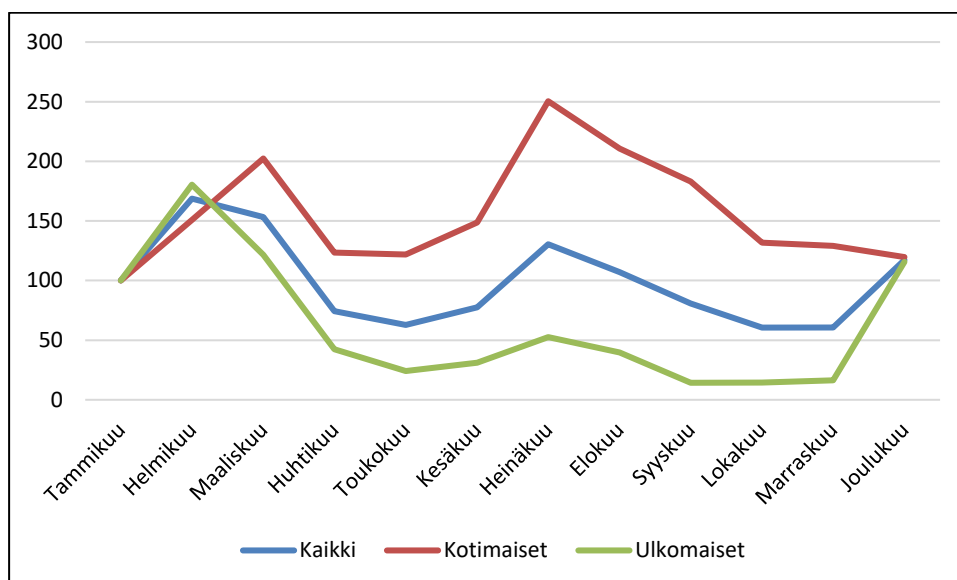
Kuva 5. Suomeen, Lappiin ja Kemiin saapuneet yöpyneet matkailijat. Indeksitarkastelu. Vuosi 1995=100 (SVT majoitustilasto 2021).

Joka tapauksessa kotimaanmatkailijoiden määrissä ei ole tapahtunut samankaltaista merkittävää muutosta, vaan kehitys on ollut ulkomaalaisia matkailijoita tasaisempaa vuosien 1995 ja 2019 välillä. Vuonna 1995 Kemissä yöpyi 32386 kotimaanmatkailijaa. Tarkastelujaksolla eniten kotimaanmatkailijoita yöpyi vuonna 2002, jolloin heitä Kemissä yöpyi 43129. Vuonna 2019 Kemissä yöpyi 43063 kotimaanmatkailijaa ja vuonna 2020 enää vain 26160. Tämä oli 19 % vähemmän kuin vuonna 1995. Kotimaanmatkailijoiden yöpyminen Kemissä on ollut tasaista vuosien 1995 ja 2019 välillä, kun verrataan muutosta ulkomaalaisten vastaaviin määriin (Kuva 6).

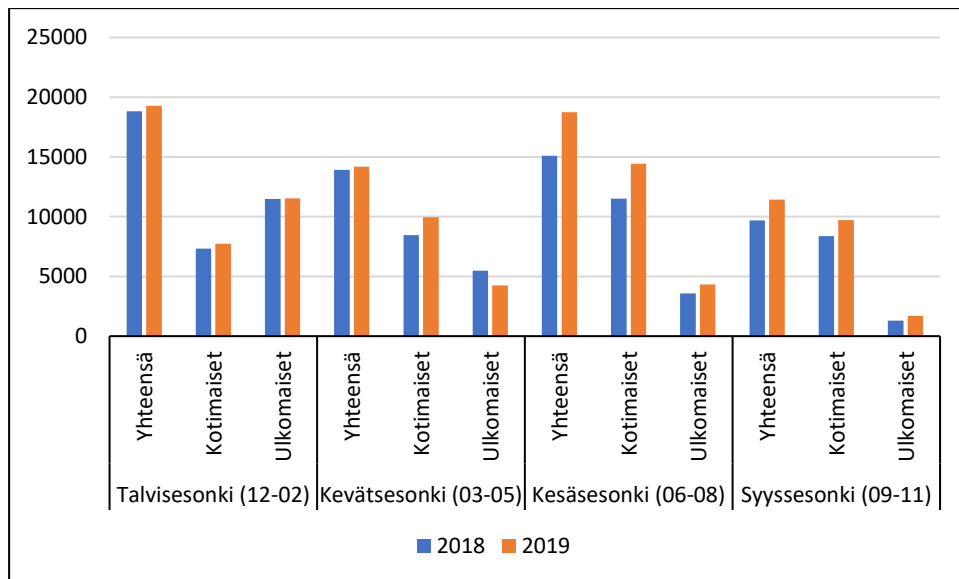


Kuva 6. Kemissä yöpyneet matkailijat. Indeksitarkastelu. Vuosi 1995=100. (SVT majoitustilasto 2021).

Tarkasteltaessa Kemiin saapuneita matkailijoita kausittain havaitaan selkeät talvi- ja kesäsesongit. Ulkomaalaisia matkailijoita yöpyy Kemissä eniten joulumaaliskuussa ja kotimaanmatkailijoita helmi-maaliskuussa sekä kesä-elokuussa (kuva 7). Kotimaanmatkailijoilla on kaksi ja ulkomaanmatkailijoilla yksi matkailusesonki. Kaiken kaikkiaan eniten Kemiin saapuu matkailijoita kesä- ja talvisesonkeina (Kuva 8).

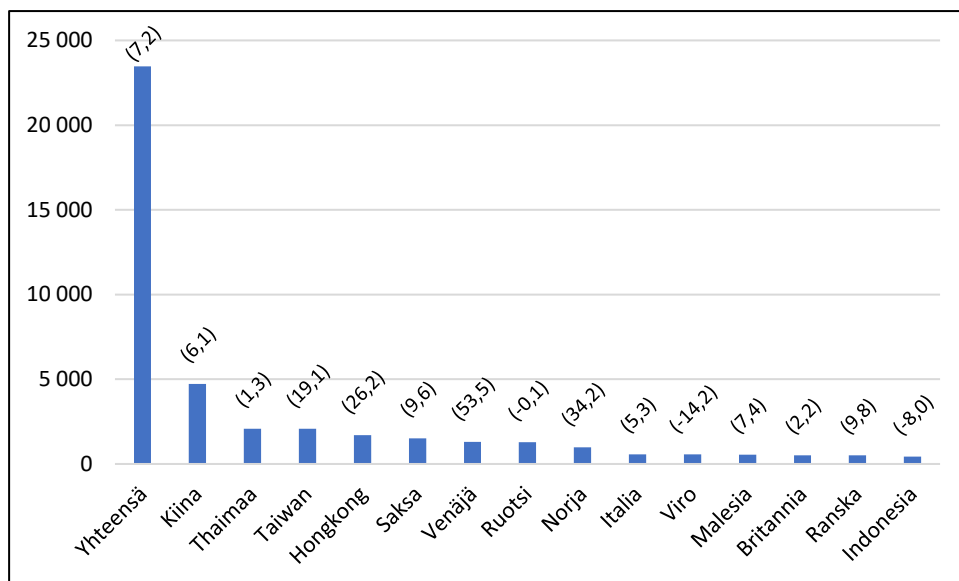


Kuva 7. Kemiin vuona 2018 saapuneet matkailijat kuukausittain. Indeksitarkastelu. Tammikuu=100 (SVT majoitustilasto 2021).

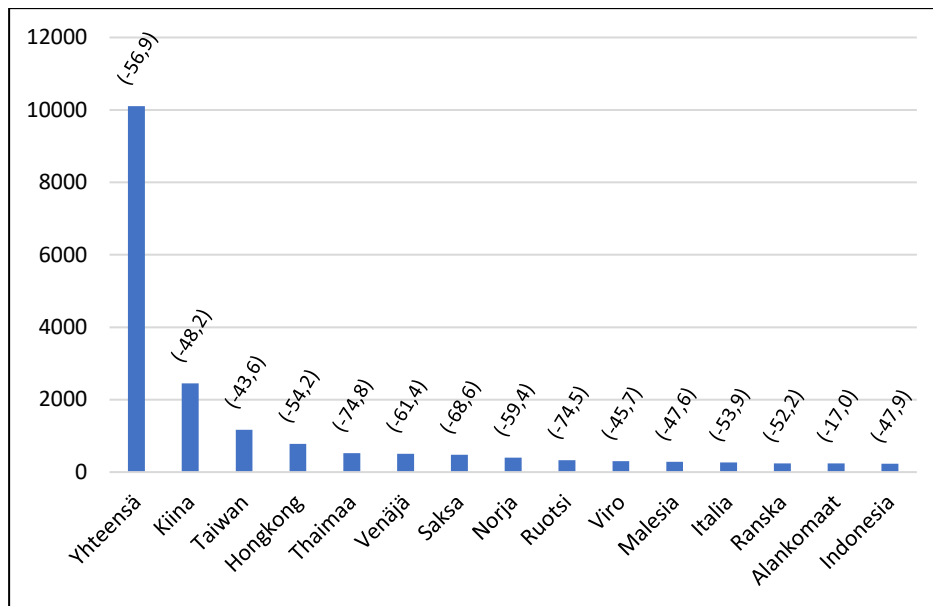


Kuva 8. Kemiin saapuneet matkailijat sesongeittain (SVT majoitustilasto 2021).

Maittain tarkasteltuna kiinalaiset ovat olleet vuosina 2019 ja 2020 Kemiin suurin saapuneiden ulkomaalaisten matkailijoiden ryhmä (Kuvat 9 ja 10). Vuonna 2019 aasialaisten matkailijoiden osuus Kemiin saapuneista ulkomaalaisista matkailijoista oli 53,78 % ja kiinalaisten 20,17 %. (SVT majoitustilasto 2021).



Kuva 9. Kemiin vuonna 2019 saapuneet ulkomaiset matkailijat asuinmaan mukaan ja muutos edelliseen vuoteen prosentteina (%). Taulukossa esitetään 14 suurinta Kemiin saapuneiden ulkomaalaisten matkailijoiden ryhmää (SVT majoitustilasto 2021).



Kuva 10. Kemiin vuonna 2020* saapuneet ulkomaiset matkailijat asuinmaahan mukaan ja muutos edelliseen vuoteen prosentteina (%). Taulukossa esitetään 14 suurinta Kemiin saapuneiden ulkomaisten matkailijoiden ryhmää (SVT majoitustilasto 2021).

7.2 Majoitusliikkeissä yöpymiset

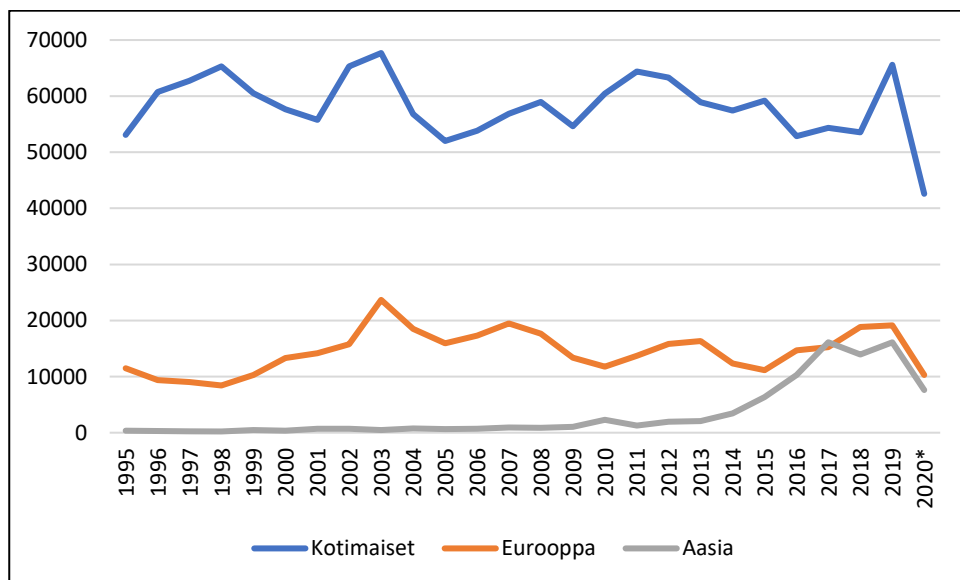
Vuonna 2019 ulkomaiset matkailijat viipyivät keskimäärin 1,6 ja kotimaanmatkailijat 1,5 yötä Kemissä (SVT majoitustilasto 2021). Huomioitavaa on, että kotimaiset vapaa-ajanmatkailijat viettivät Kemissä keskimäärin 3,1 yötä (SVT suomalaisten... 2021). Eniten Kemissä yöpyi vuonna 2019 ulkomaanmatkailijoita Kiinasta. Kuitenkin myös kiinalaisten viipyminen on lyhyt, sillä vuonna 2019 he viettivät Kemissä keskimäärin 1,3 yötä. Vuosien 2010 ja 2019 välillä keskimääräinen viipymisaika on vaihdellut 1,5 ja 1,6 yön välillä. Näin ollen vähäinen viipyminen koskettaa niin kotimaisia kuin ulkomaalaisia matkailijoita. Vuoden 2020 ennakkotiedon mukaan keskimääräinen viipymisaika on kasvanut. Tällöin Kemissä vietettiin keskimäärin 1,7 yötä (SVT majoitustilasto 2021).

Vuonna 2018 Kemissä yöpymisiä oli yhteensä 88369, joista kotimaanmatkailijoiden osuus oli 53567 yötä ja ulkomaisten 34802. Eurooppalaiset (mukaan lukien Suomi) ja aasialaiset ovat Kemin suurin kohderyhmä, ja heidän yöpymisensä kattoi 94,1 % kaikista yöpymisistä Kemissä vuonna 2018 (Eurooppa 54,1 % ja Aasia 40 %). Kiina on ulkomaittain tarkasteltuna suurin kohderyhmä, ja he viettivät Kemissä 5361 yötä vuonna 2018, mikä oli 15,4 % kaikista ulkomaisten matkailijoiden yöpymisistä (SVT majoitustilasto 2021).

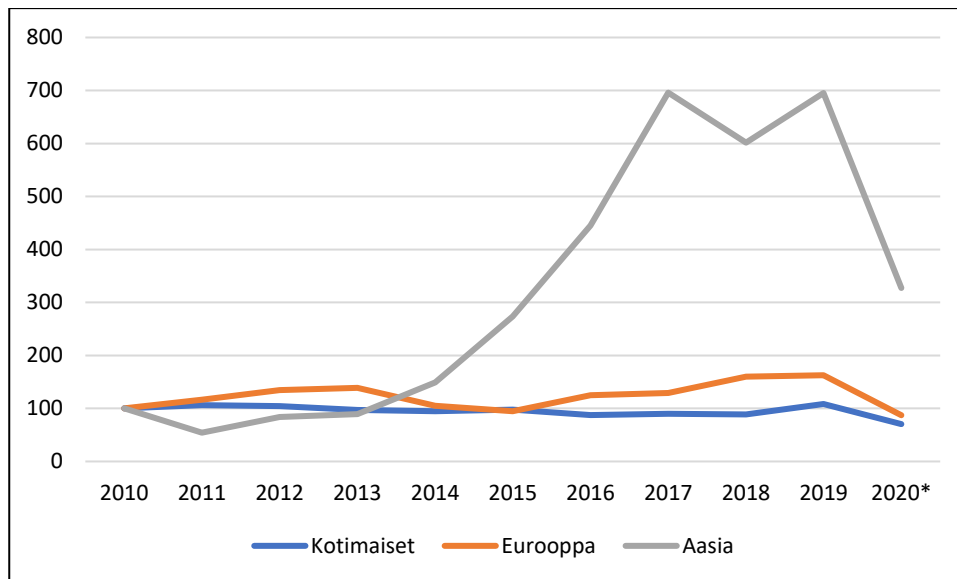
Vuonna 2019 Kemissä yöpymisiä oli yhteensä 102365, joista kotimaanmatkailijoiden osuus oli 65560 ja ulkomaisten 36805. Vuoteen 2018 verrattuna eurooppalaisten osuus Kemissä ulkomaalaisten yöpymisistä laski ja heidän osuutensa kaikista ulkomaisten yöpymisistä oli 52 %. Toisaalta aasialaisten osuus vastaavasti kasvoi, ja osuus ulkomaalaisten yöpymisistä oli 43,7 %. Kiina oli edelleen vuonna 2019 maittain tarkasteltuna suurin ulkomaalaisten yöpyjien ryhmä ja he viettivät 6046 yötä Kemissä. Tämä kattoi 16,4 % kaikista ulkomaalaisten matkailijoiden yöpymisistä (SVT majoitustilasto 2021).

Ennakkotiedon mukaan vuonna 2020 Kemissä yöpymisiä oli yhteensä 61209, joista kotimaisten matkailijoiden osuus oli 42583 yötä ja ulkomaisten matkailijoiden 18628 yötä. Vuonna 2020 kiinalaiset viettivät Kemissä enää 2955 yötä mutta olivat kuitenkin edelleen ulkomaittain tarkasteltuna suurin yöpyneiden ryhmä (SVT majoitustilasto 2021).

Maanosittain tarkasteltuna kaksi suurinta matkailijaryhmää Kemissä ovat eurooppalaiset ja aasialaiset. Verrattaessa kotimaanmatkailijoiden ja kahden suurimman maanosan ryhmien yöpymisissä tapahtunutta muutosta voidaan havaita, että aasialaisten matkailijoiden yöpymiset ovat olleet vuosien 1995 ja 2014 välillä vähäisiä ja tasaisia, kunnes vuonna 2014 määrä lähti räjähdysmäiseen kasvuun (kuva 11). Vuosina 2010-2020 tapahtunut muutos voidaan havaita visuaalisesti selkeämmin indeksitarkastelulla, jolloin voidaan todeta, että viimeisen kymmenen vuoden kasvu pohjautuu vahvasti aasialaisten yöpymisiin. Eurooppalaisten ja kotimaisten yöpymisten kehitys on aasialaisiin verrattuna huomattavasti tasaisempaa (kuva 12).



Kuva 11. Vuosittaiset yöpymiset Kemissä (SVT majoitustilasto 2021).



Kuva 12. Vuosittaiset yöpymiset Kemissä. Indeksitarkastelu. Vuosi 2010=100 (SVT majoitustilasto 2021).

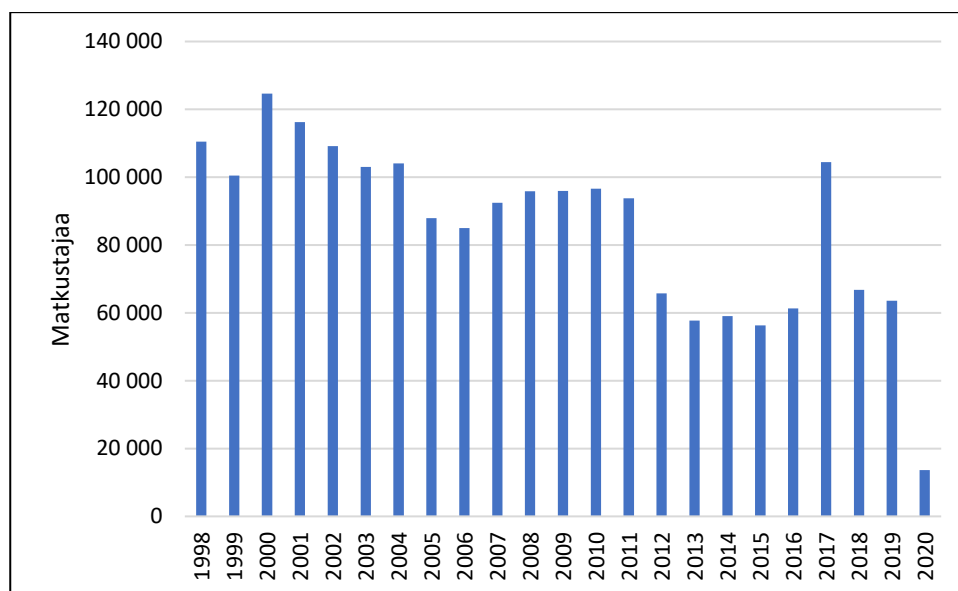
7.3 Lentoliikenne

Kemi-Tornion lentoasemaa käytti vuonna 2019 yhteensä 64234 lentomatkustajaa, joista 31961 oli saapuvia matkustajia. Kemi-Tornion lentomatkustajamäärät ovat Suomen lentoasemista kuudenneksi vähäisimmät. Reittilennoilla Kemi-Tornion lentoaseman kautta matkustettiin 63153 kertaa, kun esimerkiksi Rovaniemellä vastaava luku oli 582124. Muiden maakuntalentoasemien matkustajamääriin peilaten Kemin matkustajamäärät ovat kohtalaiset. Esimerkiksi Jyväskylän lentoaseman kautta vuonna 2019 lensi 66718 matkustajaa, Kokkola-Pietarsaaresta 56547 ja Kajaanista 87884 matkustajaa (Taulukko 7).

Vuonna 2000 Kemi-Tornion lentoaseman kautta lensi yhteensä 124643 matkustajaa. Vuonna 2018 vastaava luku oli enää 66800. Vuoden 2004 jälkeen Kemi-Tornion lentomatkustajamäärät ovat olleet alle 100000, poikkeuksena vuosi 2017, jolloin matkustajamäärä oli 104462 (kuva 13).

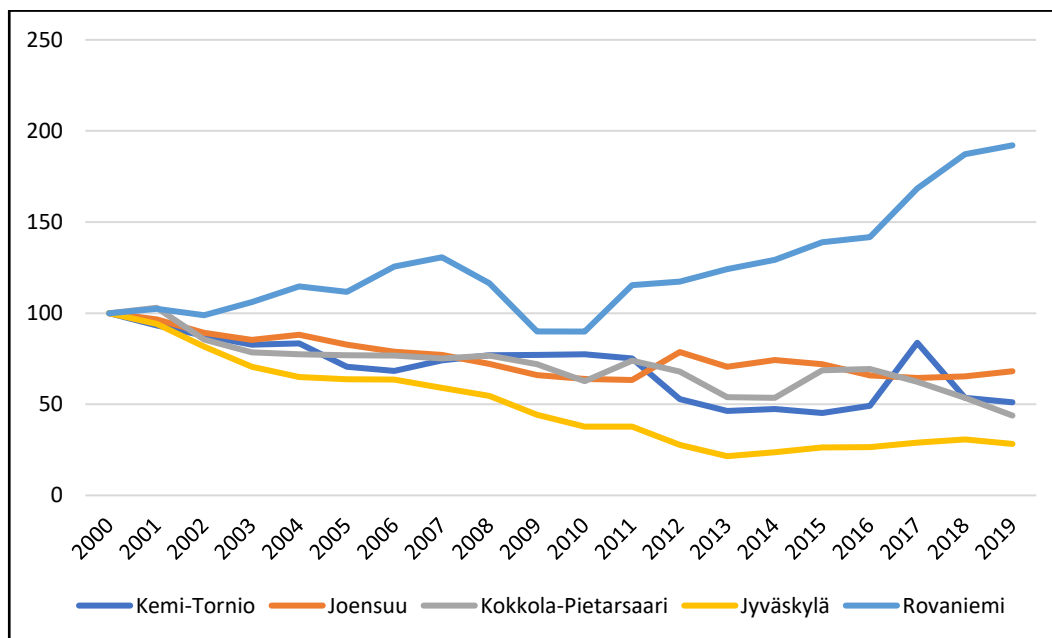
Taulukko 7. Matkustajamäärät lentoasemittain vuonna 2019. Tilaston matkustajamäärät kattavat myös sylilapset (SVT Ilmaliikenne 2020).

Lentoasema	Yhteensä	Reittilento	Tilauslento
Helsinki-Vantaa	21998427	21303829	694598
Oulu	1064917	982707	82210
Rovaniemi	664710	582124	82586
Turku	454905	435079	19826
Kittilä	366188	240373	125815
Vaasa	305920	257087	48833
Kuopio	244744	205216	39528
Ivalo	240745	200879	39866
Tampere-Pirkkala	222964	196829	26135
Joensuu	127444	113387	14057
Kuusamo	115091	82311	32780
Kajaani	87884	84865	3019
Lappeenranta	81160	78543	2617
Jyväskylä	66718	57332	9386
Kemi-Tornio	64234	63153	1081
Kokkola-Pietarsaari	56547	51487	5060
Maarianhamina	51756	50757	999
Enontekiö	28032	0	28032
Pori	14424	6833	7591
Savonlinna	10489	6983	3506



Kuva 13. Kemi-Tornion lentoaseman matkustajamäärät. Matkustajatilastot eivät sisällä sylilapsia tai kauttakulkevia matkustajia (Finavia 2020).

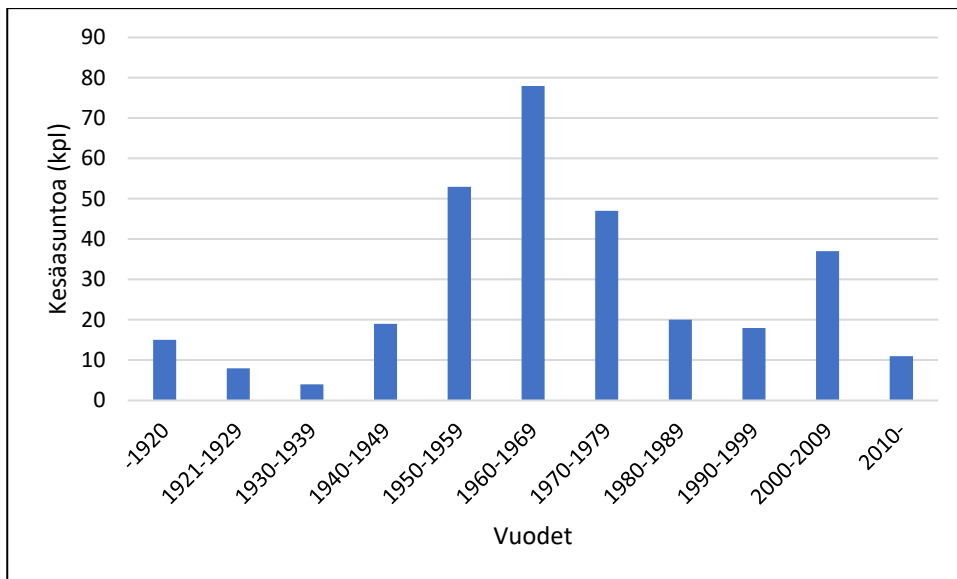
Lentomatkat ovat olleet tasaisessa laskussa vuodesta 2000 alkaen, poikkeuksena vuosi 2017, jolloin matkustajamäärät nousivat. Vuodesta 2010 matkustajamäärät ovat pudonneet 49 %. Vuosien 2010 ja 2018 välillä matkustajamäärä on pudonnut 46,4 %. Rovaniemen lentomatkustajamäärät ovat olleet nousussa vuodesta 2010 alkaen. Muilla vertailukentillä lentomatkustajamäärät ovat laskeneet vuosien 2000-2019 aikana. Jyväskylässä lasku on ollut jyrkintä. Kemin lentoaseman matkustajamäärien muutos on laskeva ja samankaltainen muiden maakuntakenttien kanssa. Kuitenkin Kemissä voidaan havaita vuonna 2017 tapahtunut selkeä nousu ja sitä seurannut nopea lasku, jota muissa verrokki asemissa ei ole havaittavissa (kuva 14). Vuonna 2017 Oulun lentoasema oli suljettuna kuukauden ajan, mikä vaikutti Kemi-Tornion lentoaseman matkustajamääriin (ks. Jäsentiedote 2017).



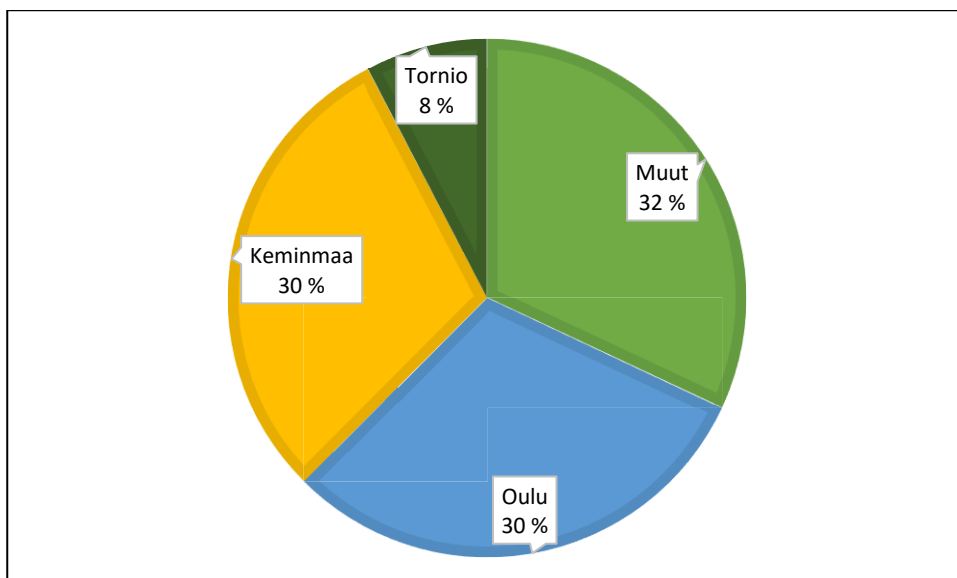
Kuva 14. Matkustajamäärät lentoasemittain indeksitarkastelu. Vuosi 2000=100. Matkustajatilastot eivät sisällä sylilapsia tai kauttakulkevia matkustajia (Finavia 2020).

7.4 Loma-asukkaat

Kemissä on 312 kesämökkiä, joista suuri osa sijaitsee Kemin rannikon lähisaarissa. Kesämökkejä rakennettiin eniten 1960-luvulla, jolloin Kemiin valmistui 78 loma-asuntoa. Tämän jälkeen niiden rakentaminen on tasaisesti laskenut ja 2010- vuodesta eteenpäin niitä on rakennettu vain 11 kappaletta (kuva 15). Oululaiset ovat kotikunnittain tarkasteltuna Kemin isoin kesäasukkaitten ryhmä, ja muutoin suuri osa Kemin kesäasukkaista asuu Kemin lähikunnissa kuten Torniossa ja Keminmaassa (kuva 16).



Kuva 15. Kemiin valmistuneet kesäasunnot vuosikymmenittäin (SVT rakennukset... 2021).



Kuva 16. Kemin kesäasukkaat kotikunnan mukaan vuonna 2019 (SVT kesämökit 2021).

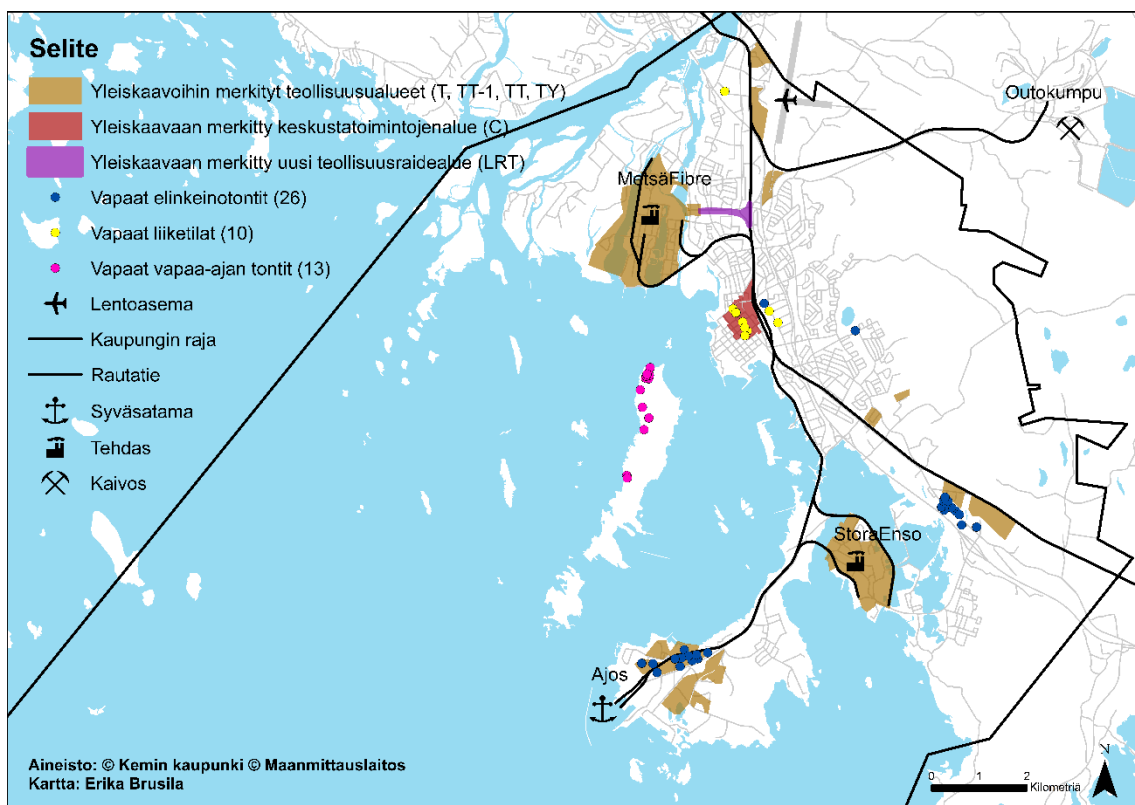
7.5 Aluevaraukset kaavoissa

Yleiskaavoissa loma- ja matkailualueita sekä matkailupalvelujen alueita on osoitettu Sauvosaaren nykyisen lumilinnan alueelle, Kuivanuoroon, Vähämaahan, Myllyniemeen sekä Kemin edustan saaristoon (Selkäsaari, Iso Valkiakari, Paljaskari, Pikkuletto). Lisäksi Laitakarin ja Juurakon saaret ovat kokonaan RM- merkittyjä matkailupalvelujen alueita.

Kemin kaupungin karttapalvelussa on vapaana 12 vapaa-ajan tonttia, jotka kaikki sijaitsevat Selkäsaarella. Yleiskaavoissa merkittyjä loma-asuntoalueita on Korostennokalla

sekä Kemin alueen saarissa: Ajoskrunni, Pihlajakari, Täikkö, Muhakari, Patokari, Kuivanuoro, Pasko, Hietaliete, Lammassaari, Hannunkari, Kuukka, Ruutinkari, Kuivanuoronkrunni. Muilta osin yleiskaavoissa Kemin edustan saaret on varattu virkistätymisalueiksi tai erilaisiksi suojelualueiksi. Kemin kaupungin karttapalvelussa ei ole julkisesti myynnissä yhtään tonttia loma- ja matkailualueilta tai matkailupalvelujen alueilta. Ryhmäpuutarha- ja palstanviljelyalueita on Kemiin yleiskaavoilla varattuna kaksi aluetta: Paavonkariin ja Siikakankaalle. Matkailun ja loma-asutuksen pääpaino on saarissa ja ranta-alueilla. (Kuva 18)

Yleiskaavoissa teollisuutta on ohjattu kaupungin reuna-alueille eteläisiin ja pohjoisiin osiin. Olemassa olevalle teollisuusalueelle Sahansaaren on tehty yleiskaavassa laajennuksia ja uusia varauksia liikennejärjestelyille Metsä Fibre Oy:n uutta biotuotetehdasta varten. Elinkeinotontteja on koko Kemin alueella vapaana yhteensä 26 kappaletta, jotka sijaitsevat Kemin eteläisissä osissa Kemin tullin alueella ja Ajoksessa. Vapaa-ajan tontteja on vapaana Selkäsaarella ja liiketiloja erityisesti Sauvosaarella. (kuva 17)

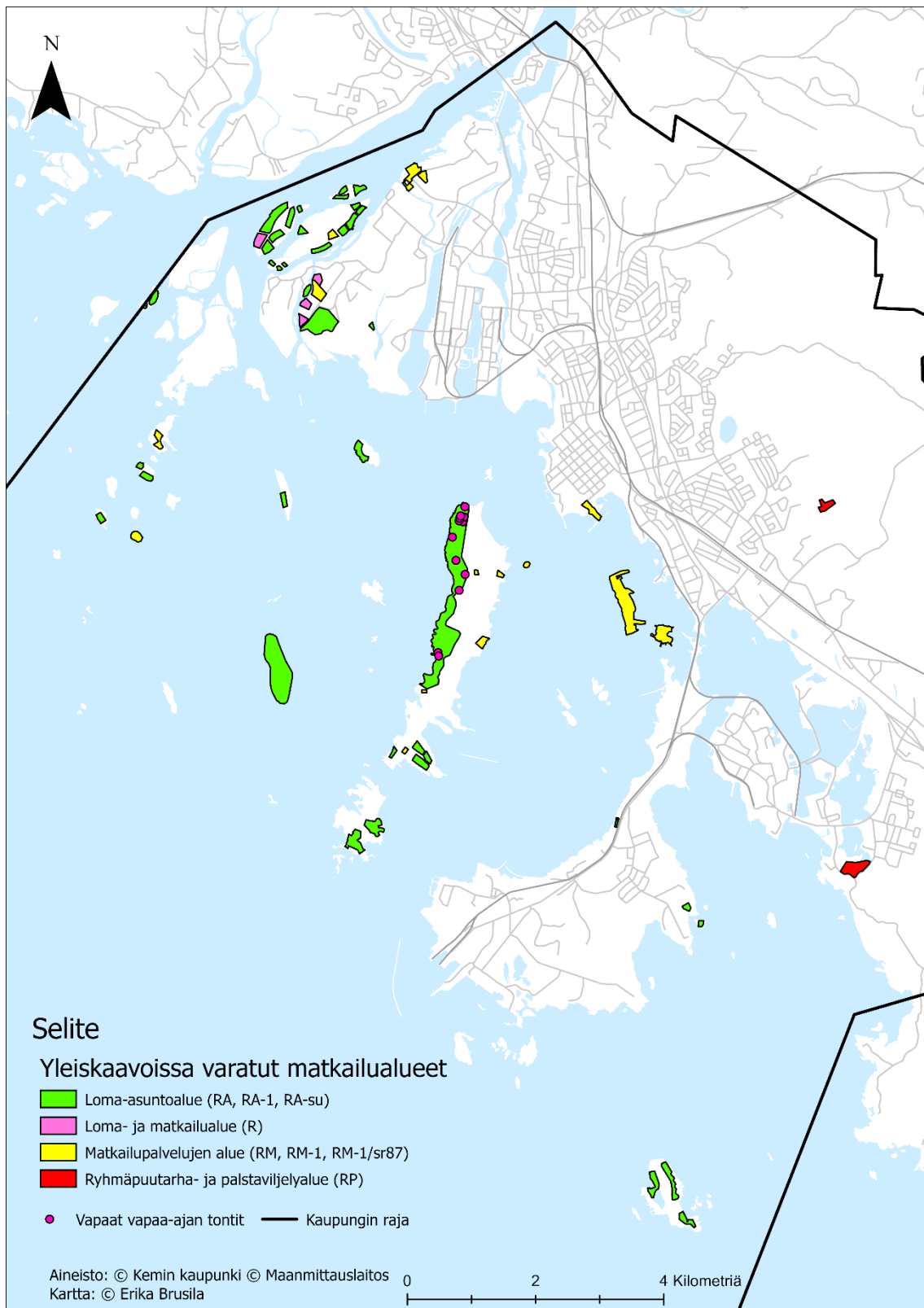


Kuva 17. Yleiskaavoissa varatut teollisuusalueet.

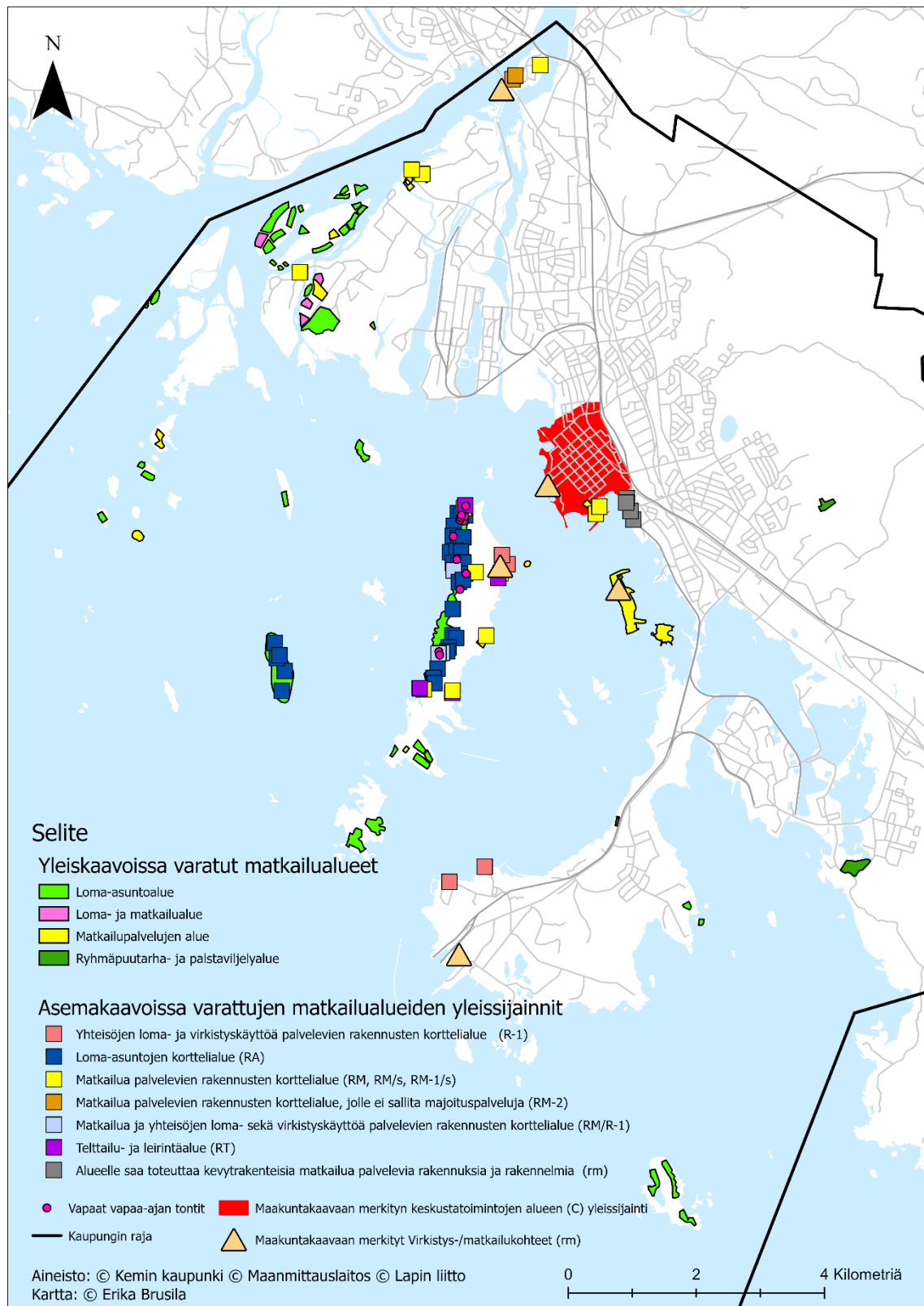
Länsi-Lapin maakuntakaavassa virkistys-/matkailupalvelujen kohdemerkintöjä (rm) on osoitettu Kemissä Selkäsaareen, Laitakarin saareen, Ajoksen satamaan ja jäänmurtaja Sampolle, Kemijokisuun alueelle sekä lumilinnan ja Kemin sisäsataman alueelle keskustan läheisyyteen (kuva 19). Kaavaselostukseen Kemijokisuun varausperusteeksi on kirjattu valtakunnallinen matkailukohde, josta tulisi kehittää monipuolinen kalastus- ja kulttuurimatkailukohde. Selkäsaaresta mainitaan kaavaselostuksessa, että alueella on jo ennestään tiivistä loma-asutusta ja se on kesäisin ja talvisin vilkkaassa virkistyskäytössä. Lisäksi sinne osoitetaan maakuntakaavassa taajamatoimintojen alue, jolloin saarelle voitaisiin kehittää tulevaisuudessa myös pysyvää asumista. Lisäksi Selkäsaaren ja Kemin keskustan välille on osoitettu yhteystarve. Varausperusteeksi on kirjattu uusi matkailupalveluiden kohde, jota kehitetään ympärivuotisena saaristomatkailukohteena. Kemin Laitakarin saaresta mainitaan, että se voidaan kunnostaa uudeksi seudulliseksi matkailukohteeksi. (Länsi-Lapin... 2016)

Lisäksi kaavaselostukseen on kirjattu, että Laitakarin saarta voidaan kehittää kulttuurimatkailukohteena. Ajoksen satamasta ja Jäänmurtaja Sampostä mainitaan, että aluevarauksen perusteena on kansainvälinen matkailukohde, jossa kehitetään matkailupalveluja. Sisäsatamasta mainitaan, kuinka se toimii kaupunkilaisten kesäisenä ”olohuoneena”. (Länsi-Lapin... 2016) Maakuntakaava on tehty ennen ympärivuotisen lumilinnan rakentamista, joten tiedot ovat tältä osin vanhentuneita, sillä aluevarausmerkintä kohdentuu vanhan linnan paikalle. Lisäksi maakuntakaavassa on osoitettu matkailun ja virkistuksen kehittämisen kohdealueeksi koko Kemin alueen saaristo. Maakuntakaavassa aluetta koskee seuraava määräys:

”Aluetta tulee kehittää matkailupalvelukohteiden, maaseutumatkailun, palvelujen ja reitistöjen yhteistoiminnallisena kokonaisuutena alueen pääkäyttötarkoitusten kanssa yhteen sopivalla tavalla. Kulttuuriperintö-, maisema- ja luontoarvoja tulee vaalia matkailun vetovoimatekijöinä.” (Länsi-Lapin... 2016: 106)



Kuva 18. Kemijärvessä yleiskaavoilla varatut matkailualueet.



Kuva 19. Kemissä kaavoilla varatut matkailualueet.

7.6 Strategiset asiakirjat

Tässä kappaleessa tarkastellaan kolmea matkailun ja maankäytönsuunnittelun näkökulmasta Kemille keskeistä asiakirjaa: Kemin kaupunkistrategia (2018), Kemin maankäytön yleissuunnitelma (2019) sekä Kemin elinvoimaohjelma (2019). Kaupunkistrategian vuoteen 2030 on hyväksynyt Kemin kaupunginvaltuusto vuonna 2018. Kaupunkistrategian ideana on, että siinä esitettyjen tavoitteiden tulee näkyä kaikissa Kemin kehittämishankkeissa. Lisäksi siinä määritellyt strategiset tavoitteet on otettu lähtökohdiksi kahteen muuhun tässä tutkielmassa tarkasteltavaan asiakirjaan. Kaupunkistrategian ollessa kaikkea kaupungin toimintaa ohjaavaa, käydään tässä tutkielmassa sen sisältö laajemmasta näkökulmasta lävitse kuin kahden muun asiakirjan.

Kemin kaupungin elinvoimaohjelma vuosille 2019-2024 on laadittu kaupunginstrategian toteuttamisohjelmaksi. Elinvoimaohjelmassa esitetään viisi strategista tavoitetta ja erilaisia toimenpiteitä tavoitteiden saavuttamiselle sekä mittarit ohjelman tavoitteiden onnistumisen seurannalle. Kolmas tarkasteltava asiakirja Kemin maankäytön yleissuunnitelma on konsulttityönä laadittu ja se on kaupunginvaltuuston hyväksymä vuonna 2019. Suunnitelman rakenne on seuraava: alussa esitetään suunnittelun lähtökohdat, seuraavaksi esitetään maankäytön yleissuunnitelma, joka koostuu kahdesta kartasta, ja lopussa esitetään toimenpideohjelma, joka koostuu erilaisista laadittavista ohjelmista. Maankäytön yleissuunnitelman laatimisen tarpeeksi on kirjattu, ettei Kemissä yleiskaavoilla ole varauduttu toimintaympäristön nopeisiin muutoksiin ja matkailun kasvuun. Lisäksi suunnitelmassa mainitaan, että se on laadittu maankäytön yhteensovittamiseksi.

Kaupunkistrategian keskiöön on nostettu ihmisläheisyys-, luovuus- sekä vastuullisuusarvot. Ihmisläheisyydellä tarkoitetaan, että kaupungin asukkaat ovat kehittämisen keskiössä. Luovuudella tarkoitetaan avoimuutta uusille innovaatioille, ja vastuullisuudella viitataan muun muassa taloudelliseen, ekologiseen, sosiaaliseen ja kulttuuriseen kestävyYTEEN. Strategian päämääriä ovat ”Vetovoimainen kaupunki”, ”Hyvinvoivat asukkaat” sekä ”Sujuva arki”. Vetovoimaisuuteen viitataan muun muassa vihreällä ja kestäväällä Kemillä, kilpailukykyisellä yritys ympäristöllä, viihtyisällä kaupunkiympäristöllä, yhteistyöllä alueen kuntien kanssa sekä elinkeinorakenteen monipuolisuudella. Strategiassa nostetaan elinvoiman kärkeen bio- ja kiertotalous, metsäteollisuus sekä matkailu ja merellisyys. Hyvinvoivilla asukkailla viitataan strategiassa muun muassa asukkaiden osallistumiseen ja vaikuttamisen mahdollistamiseen. Sujuvalla arjella puolestaan viitataan muun muassa esteettömään

liikkumiseen ja palvelujen saavutettavuuteen. Kestävä kehitys nostetaan esiin myös kaupungin tapana toimia. Strategiassa todetaan, että kaupungin toiminta, päätökset ja hankinnat perustuvat kestäväan kehitykseen, sosiaalisten ja ympäristökriteereiden huomioon ottamiseen sekä asukas- ja yritys lähtöisyyteen. Elinvoimaohjelmassa korostetaan kaupunkistrategiassa esitettyä vihreää ja kestäväa toimintamallia ja sen nähdään olevan osa kilpailukykyä ja vetovoimaa. Ohjelmaan on kirjattu esimerkiksi, kuinka Kemi toimii bio- ja kiertotalouden osaamiskeskittymänä, ja tämä nähdään osana vihreä Kemi -tavoitetta. Yleissuunnitelman pääteemoiksi vuorostaan on nostettu uudet asumismahdollisuudet, teollisuuden investoinnit, matkailu, palvelut ja liikekeskusta sekä virkistys ja reitit.

Tutkittavista kolmesta asiakirjasta yhdessäkään ei viitata suoraan resilienssiin. Kuitenkin esimerkiksi kaupunkistrategiassa kirjoitetaan muista teemoista kuten elinvoimasta ja kestävydestä. Kaupunkistrategiassa ja maankäytön yleissuunnitelmassa kirjoitetaan muutoksesta, joka on resilienssi-ajattelun ja tämän tutkielman näkökulman ytimessä. Huomioitavaa on, että kaupunkistrategiassa kirjoitetaan muutoksista haasteina, jolloin viitataan muutosten negatiiviseen puoleen. Muutoshaasteiksi strategiassa tunnistetaan muun muassa väestön ikääntyminen, väestön väheneminen, opiskelupaikkojen väheneminen, työpaikkojen väheneminen sekä näihin teemoihin liittyvät tekijät. Muutoshaasteet-pääotsikon alla on muutoksen positiiviseen ja innovatiiviseen puoleen viittaavia lauseita, joita ovat maahanmuuton, biotalouden, matkailun ja kulttuurin mahdollisuudet, työelämän muutoksien ja kokeilukulttuurin hyödyntäminen sekä asukkaiden osallistamisen lisääminen ja uudet demokratian muodot.

Yleissuunnitelmassa muutokseen viitataan haasteiden kontekstissa ja sillä viitataan työn murrokseen ja matkailuun yleisellä tasolla. Matkailusta ainoana mainittuna uhkana toimii terrorismin uhka. Yleissuunnitelmassa ei puhuta resilienssistä, mutta siinä viitataan resilienssin attributteihin, sillä matkailun kehittäminen yhdessä asukkaiden virkistysmahdollisuuksien kanssa viittaa monipuolisuuteen ja moninaisiin käyttötarkoituksiin. Lisäksi yleissuunnitelmassa on maininta matkailun muutoksista uhkien kontekstissa, työn murroksesta, sekä lähtökohdaksi siinä on otettu väestön väheneminen ja siihen liittyvät tekijät. Nämä kaikki viittaavat muutoksen huomioimiseen mutta eivät itsessään resilienssiin tai sen ominaisuuksiin. Tarkasteltavista asiakirjoista lähinnä resilienssin olemusta ollaan kaupunkistrategiassa, jossa resilienssin indikaattoreihin viittaavaa tematiikkaa löytyy infrastruktuurin yhteydessä. Strategiassa kirjoitetaan kuinka katu- ja kevyen liikenteen verkostoja tullaan kehittämään muuttuvien tarpeiden mukaan. Tämä viittaa mukautumiskapasiteettiin ja valmiuteen muuttua muutoksessa.

Kaupunkistrategiassa esitetään SWOT-analyysi, jossa ulkoisiksi heikkouksiksi nostetaan muun muassa työllisyyteen ja työpaikkoihin liittyvät teemat sekä elinkeinorakenteeseen ja maakuntakeskuspolitiikkaan liittyvät teemat. Vahvuuksiksi nostetaan sijainti ja saavutettavuus, tiivis kaupunkirakenne, historia, teollinen perinne ja teollisuus, viihtyisä elinympäristö sekä kansainvälisyys ja monikulttuurisuus. Aluedynaamisena ominaisuutena tiiviys nähdään strategiassa positiivisessa valossa. Elinvoimaohjelmassa vuorostaan saavutettavuus nähdään osana kilpailukykyä. Yleissuunnitelman matkailuun liittyviä teemoja SWOT-analyysissä ovat vahvuutena matkailukohteet ja merellisyys, mahdollisuutena hyvinvointimatkailu, heikkoutena matkailun yksipuolisuus ja matkailun rajatut alueet sekä uhkana matkailun muutokset, joista ainoana esimerkkinä on nostettu esiin terrorismin uhka.

Resilienssiin ei viitata suoraan elinvoimaohjelmassa. Kuitenkin siinä viitataan yhteistyön lisäämiseen haluna kasvattaa yhteistyömahdollisuuksia kulttuuri-, tapahtuma- ja muiden palveluiden tarjoamiseksi. Kemin kaupunkistrategiassa nostettu tavoite ympärivuotisesta matkailusta ja arktisesta merellisyydestä nähdään elinvoimaohjelmassa muodostavan matkailun perustan. Elinvoimaohjelmassa merellisyyden ja arktisuuden pohjalle halutaan muodostuvan monipuolinen palvelutarjonta. Tämän nähdään mahdollistavan matkailun voimakkaan kasvun. Lisäksi ohjelmassa mainitaan, että lumilinnaan ja jäänmurtajaan pohjautuvasta matkailusta Kemi kehittyy käyntikohteesta lomamatkailukohteeksi. Myös ympärivuotisessa merellisessä matkailussa tulee ohjelman mukaan toteutua vihreän Kemin periaatteet. Matkailu nähdään elinvoimaohjelmassa (2019: 11) erityisesti imagollisena tekijänä: ”Matkailun avulla kohotetaan Kemin kaupungin tunnettavuutta”.

Yleissuunnitelma on luonteeltaan hyvin abstrakti, eikä siinä esitetä konkreettisia toimenpiteitä. Siinä on esitetty suuren mittakaavan vyöhyketyyppejä kehittämisalueita. Yleissuunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat erilaisia laadittaviksi esitettyjä toimenpideohjelmia kuten ”Kemin virkistysalueiden ja -reittien kokonaisselvitys” ja ”Kemin keskustan uudistamissuunnitelma”. Suunnitelmassa esitettyjä abstrakteja kehitystoimenpiteitä ovat muun muassa matkailun kehittymisen mahdollistaminen, saarien matkailu- ja virkistyspotentialin hyödyntäminen sekä mansikkakanon matkailualueen kehittyminen. Elinvoimaohjelmassa esitetään konkreettisena toimenpiteenä ISO 14001 -ympäristösertifiointi, jolla esitetään edistettäväksi vihreä ja kestävä Kemi -tavoitetta. Lisäksi elinvoimaohjelmassa esitetään erilaisia mittareita matkailun tavoitteiden seuraamiseksi. Siinä ainoana laadullisena mittarina toimii vihreä Kemi -periaatteet, ja kvantitatiiviset mittarit viittaavat muodostettuun tahtotilaan matkailijamäärien ja viipymisten kasvattamiselle. Vihreän Kemin toteuttamiseksi

matkailussa Kemissä tavoitellaan ohjelman mukaan Green destination -tunnustusta. Elinvoimaohjelmassa korostuu vihreän Kemin imagollinen puoli matkailulle. Ohjelmassa vihreillä arvoilla viitataan ympäristön huomioivaan kestäväan matkailuun.

Yhteenvetona voidaan todeta, että Kemissä matkailun kehittämisessä valituiksi strategisiksi pääteemoiksi nousevat ympärivuotisen matkailun kehittäminen, arktisuus, merellisyys ja saaret, matkailun vihreä imago sekä strategisena päämääränä niin matkailijamäärien, matkailutulojen kuin matkailijoiden viipymisen kasvu. Ympärivuotisen matkailun kehittämiseksi Kemissä on tehty mittavia investointeja Kemin matkailu oy:n osalta, kun vuonna 2019 rakennettiin ympärivuotinen lumilinna ja sen yhteyteen lasi-igluja. Huomioitavaa on, että asiakirjat on laadittu ennen koronaviruspandemiaa. Tavoite matkailun kasvusta heijastelee nykyaikaista hegemonisessa asemassa olevaa tematiikkaa, jossa kasvun nähdään olevan välttämättömyys.

Tavoite ympärivuotisuudesta ja matkailun kehittäminen samanaikaisesti kuntalaisten virkistyspalveluiden kanssa tukevat erityisesti matkailun resilienssiä. Tämä vaikuttaa matkailualan työllisyyteen, niin että kausiluontoinen työttömyys vähenee eikä ennakoimattomien hasardien tai muiden häiriöiden sattuessa Kemin matkailu olisi liian riippuvainen vain yhdestä sesongista. Huomioitavaa on, ettei asiakirjoissa oteta suoranaisesti kantaa, mihin kohderyhmiin tai matkailijatypologioihin toimenpiteitä kohdennetaan. Tämä on resilienssin kehittämisen näkökulmasta hyvä asia, sillä tällöin kehittämisessä ei olla liian sidottuja tiettyyn kohderyhmänäkökulmaan. Kuitenkin asiakirjoissa nousee esiin Sampon ja lumilinnan merkitys matkailulle sekä merellisyyden kehittäminen. Nämä teemat houkuttelevat tämäntyyppisiä asioita preferoivia matkailijoita, mutta loppujen lopuksi se, ketä ne houkuttelevat, riippuu siitä, miten merellisyyttä matkailun näkökulmasta kehitetään. Lisäksi resilienssiä tukevaa ajattelua on merellisyyden kehittäminen, sillä tällöin kehitetään matkailua alueen alueen identiteetin näkökulmasta.

Kuitenkin huomioitavaa on, ettei asiakirjoissa nosteta matkailun näkökulmassa esiin teollisuutta, joka on selkeästi osa Kemin historiaa, nykyisyyttä ja paikallista identiteettiä. Kemin kaupunkistrategiassa määritetyistä arvoista vastuullisuus nousee ennen kaikkea esiin muissa asiakirjoissa nostetuksi matkailun kehittämisen arvopohjaksi. Tämä näkyy asiakirjoissa esiin nostettuna vihreä Kemi -teemana, jonka tulisi näkyä kaikessa Kemissä tehtävässä matkailun kehittämisessä.

Loppujen lopuksi voidaan havaita, että aluedynaaminen ominaisuus tiivis kaupunkirakenne nähdään positiivisena tekijänä ja muutokseen viitataan ennen kaikkea haasteiden kontekstissa. Lisäksi matkailu esitetään ennen kaikkea mahdollisuutena kasvuun,

jolloin esimerkiksi kaupunkistrategiassa tai elinvoimaohjelmassa ei ole mainintaa, kuinka muutokset vaikuttavat myös matkailutoimialaan (Taulukko 8).

Taulukko 8. Kaupungin asiakirjoissa esitetyt matkailun ja resilienssin teemat.

Asiakirja	Kemin kaupunkistrategia 2030	Kemin maankäytön yleissuunnitelma 2019	Kemin kaupungin elinvoimaohjelma 2019-2040
Resilienssin indigaattoreihin viittaavat teemat	<ul style="list-style-type: none"> •Päämäärinä elinkeinorakenteen monipuolisuus ja yhteistyö alueen kuntien kanssa. •Katu- ja kevyen liikenteen verkoston kehittäminen muuttuvien tarpeiden mukaan. 	<ul style="list-style-type: none"> •Ympärivuotisuus •Matkailun kehittäminen yhdessä asukkaiden virkistysmahdollisuuksien kanssa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ympärivuotisuus
Matkailun keskeiset diskurssit	<ul style="list-style-type: none"> •Arktinen ja ympärivuotinen matkailu •Matkailu ja merellisyys •Matkailu mahdollisuutena, huolenaiheita suhteessa matkailuun ei esitetä 	<ul style="list-style-type: none"> • Merellisyys ja saaret • Matkailu osana kaupunki-rakennetta • Loma-asumiselle ja matkailun kehittämiseksi omat vyöhykkeet 	<ul style="list-style-type: none"> • Kasvun tematiikka (matkailutulojen ja matkailijamäärien kasvu sekä ympärivuotinen matkailu) • Matkailu mahdollisuutena • Kärkituotteet Lumilinna ja Sampo • Matkailun imagona vihreä ja kestävä Kemi • Vihreät arvot, ympäristön huomioiva kestävä matkailu • Arktisuus ja merellisyys matkailun keskiössä
Esitetyt toimenpiteet matkailun kehittämiseksi	<ul style="list-style-type: none"> • Määriteltyjen tavoitteiden ja arvojen tulee näkyä kaikessa kaupungin toiminnassa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tulevaisuudessa laadittavat konkreettiset toimenpideohjelmat. • Matkailun kehittämisen vyöhykkeet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Vihreä Kemi -periaatteet: ISO 14001 ympäristösertifiointi Green destination -tunnuksen tavoittelu

8 Haastattelut

8.1 Muutos

Kaikissa haastatteluissa korostui lähitulevaisuuden ennustamattomuus. Uhkakuvia nostettiin esiin muun muassa suhteessa lentoyhteyksien jatkumiseen, lumilinnan rakentamisen haasteisiin ilmaston lämmetessä, jäänmurtaja Sampon elinkaaren päättymiseen sekä kaupungin dynaamisiin ominaisuuksiin, kuten väestön vähenemiseen. Kolmessa haastattelussa matkailun tietoisien kehittämisen taitekohdaksi nostettiin esiin jäänmurtaja Sampo. Ennen jäänmurtajaa matkailun kuvailtiin olleen lähinnä teollisuuden liittyvää työmatkailua, johon kaupungin hotellien liiketoiminta perustui. Yksi haastateltava kertoi, kuinka ihmisiä on tullut Rovaniemeltä Kemiin lentoasemalle voidakseen lentää Helsinkiin. Kemin kaupungin asema suhteessa muihin alueen kuntiin kerrottiin olleen merkittävä.

”Kemihän on ollut Lapin alueen suurin asutuskeskittymä teollisuuden ja väestön osalta. Hotelli Merihovi nousi 1950-luvun taitteessa ja hotellit synnyttivät uudenlaista matkailua. Matkailu oli ollut ihan toisen tyyppistä. Matkailutietoisuus tuli jäänmurtaja Sampon kautta ja 1980-luvulla kaupunki alkoi satsaan matkailuun, ettei oltas pelkästään teollisuuden varassa. Sampo on edelleen lippulaiva. Sitten tuli myös lumilinna. Maailman suurimman lumilinnan avaus oli suuri tapahtuma. Lumilinnan alkuvuosina oli paljon lähimatkailua ja ilmainen sisäänpääsy. Volyymit oli kovia, koska paikalliset vierailivat paljon linnan alueella. Satojatuhansia kävijöitä oli tuolloin. Oli myös linja-automatkalijoita kauempaakin. Myöhemmin alettiin panostamaan sisäsatamaan kemiläisten olohuoneeseen.” (Asiantuntija 1)

Lumilinnan alkutaipaleen 1990-luvulla nähtiin olevan hyvin erilainen nykyiseen verrattuna. Haastatteluissa kerrottiin, kuinka se on alun perin palvellut paikallisia asukkaita ja kotimaan matkailijoita sekä ollut erityisen suosittu lapsiperheiden kohde. Lumilinnan nähtiinkin olevan nykyisin erityisesti ulkomaalaisille matkailijoille kohdennettu. Lisäksi haastatteluissa nousi esiin näkemyksiä, kuinka paikkakuntalaisten tuki matkailua kohtaan on heikentynyt ja vastustus matkailuun liittyviä hankkeita kohtaan on suurta.

Matkailun kehityksestä kysyttäessä vastausten keskiöön nousi jäänmurtaja Sampo. Melkein kaikki haastateltavat puhuivat Sammosta positiiviseen sävyyn. Yksi haastateltavista kuvasi, kuinka sen kautta matkailutietoisuus on tullut Kemiin. Lisäksi Sampoa kuvattiin muun

muassa lippulaivaksi sekä merkittäväksi matkailun vetovoimatekijäksi. Vain yhden haastateltavan näkemys poikkesi tästä näkemyksestä. Asiantuntijan mukaan Sammon tulevaisuuden asema on ristiriitainen johtuen vihreä Kemi -hankkeesta ja kestävä kehityksen tavoitteista. Lisäksi muissa haastatteluissa nousi huolia Sammon elinkaaresta. Jäänmurtajan kerrottiin olevan vanha ja ylläpitokulut suuret. Yksi haastateltavista ehdottikin, että haasteeseen voitaisiin vastata investoimalla uudempaan ja ympärivuotiseen risteilyalukseen.

Lumilinna nähtiin ristiriitaisessa valossa. Yli puolet haastateltavista näki lumilinnan olleen sen aloitusvuosina nykyistä linnaa parempi. Osa myös näki, että nykyinen ympärivuotinen lumilinna on vienyt kehitystä taaksepäin. Lumilinnaa kritisoitiin erityisesti siitä, että sen kehittämisessä ei ole huomioitu kotimaanmatkailijoita, vaan sitä on kehitetty erityisesti ulkomaisille matkailijoille. Kolmessa haastattelussa korostettiin ensimmäisien vuosien lumilinnan suurta merkitystä paikallisille, lapsiperheille sekä lähialueen matkailijoille. Toisaalta oli eriäviä näkemyksiä, joissa sen nähtiin olevan ennen kaikkea hyvä juttu, joka tuo suuria matkailuvolyymeja Kemiin. Lumilinnan kehitystä kritisoineiden ja siihen positiivisesti suhtautuneiden haastateltavien joukossa nostettiin esiin näkemys, että toimenpiteiden kohdennus Kemin Matkailu Oy:ssä ulkomaisiin matkailijoihin on johtunut taloudellisista syistä: ”Suomalainenhan ei pysty eikä ala maksamaan mitä turistit maksaa” (yrittäjä 1).

Matkailun kehityskaaren kuvattiin olevan huikea, jopa menestystarina, ja viimeisten vuosien olleen matkailijamäärissä mitattuna ennätyksellisiä. Matkailun nähtiin olleen jo pitkään painottunut talveen, ja haastatteluissa kerrottiin, kuinka vasta viime vuosina matkailun kehittämisessä oli alettu suuntaamaan ympärivuotiseen matkailuun. Tästä kehittämisestä esiin nostettiin ympärivuotinen lumilinna ja ympärivuotisuuteen viittaava uusi nimi Experience365. Kesämatkailun kehittämisen nähtiin kuitenkin olevan alkutaipaleessa ja suurien investointien ja panostusten ympärivuotiseen matkailuun sattuneen huonoon aikaan juuri ennen koronan aiheuttamia rajoitteita. Suurten matkailumassojen nähtiin olevan edelleen lumilinnan ja talvella Sampon varassa. Muun toiminnan nähtiin olevan pientä, ja esimerkeiksi nostettiin esiin muun muassa työyhteisöt, virkistys ja yhdistysten kautta nousseet pienet matkailuun liittyvät palvelut. Yksi asiantuntija totesikin, ettei suuria investointeja matkailussa ole tehty viime vuosina lukuun ottamatta Kemin Matkailu Oy:n omia panostuksia. Useissa haastatteluissa kerrottiin, kuinka Kemistä edelleen puuttuu erityisesti kesämatkailua ajatellen se erityinen juttu, jonka vuoksi matkustaa Kemiin. Tämän yhteydessä nostettiin esiin huvipuistot.

Kaikki haastateltavat nostivat esiin matkailun nykytilanteen olevan poikkeuksellinen ja haasteellinen koronaviruksen aiheuttamasta poikkeuksellisesta ajasta johtuen. Matkailun nähtiin olevan muun muassa murroksessa, ja lähitulevaisuuden ennustaminen suhteessa

matkailuun nähtiin olevan haastavaa. Viime vuosien kehityksestä vastauksissa keskiöön nousi ennen kaikkea Aasian matkailijoiden suuri kasvu: kahdeksassa haastattelussa mainittiin suuret matkailijavirrat Aasiasta ja erityisesti Kiinasta ennen koronaviruksen aiheuttamaa poikkeuksellista aikaa. Näkemykset olivat ristiriitaisia sen suhteen, onko suuri panostaminen Aasian markkinoihin ollut toivottavaa. Haastatteluissa kahtiajako ilmeni myös siten, että osan mielestä kohdentaminen Aasian markkinoihin on ollut ymmärrettävää, jotta voidaan tavoittaa suuria massoja. Toisten mielestä tämä kohdentaminen on ollut liian yksipuolista, jolloin on unohdettu paikalliset, kotimaan matkailijat sekä muut kohderyhmät. Aasian markkinoille kohdentamisen taustalla nähtiin olevan taloudelliset syyt. Joka tapauksessa haastatteluissa oli havaittavissa ajattelutavan muutos: osa haastateltavista, jotka tukivat aiempaa panostamista nimenomaan Aasiaan markkinoihin, alkoivat puhua monipuolistamisen tärkeydestä tulevaisuuden toimenpiteissä.

Viime vuosien tavoitteina matkailun kehittämiseksi asiantuntijat nostivat esiin ympärivuotisen matkailun ja kestävän sekä vihreän Kemin tavoitteen. Näistä tavoitteesta puhuttiin usein kolmannessa persoonassa ottamatta kantaa tavoitteen puoltamiseen tai sen vastustamiseen. Sen nähtiin olevan ikään kuin ”ylhäältä” kaupungin määrittämä tavoite. Kritiikkiä tavoitteelle nostettiin esiin siinä mielessä, että tavoitteen tulisi näkyä nykyistä enemmän kaupungin toiminnassa ja kaupunkikuvassa. Ympärivuotisuuden kehittämistoimenpiteinä nähtiin erityisesti merellisyys, saaret sekä luonto. Konkreettisina jo tehtyinä toimenpiteinä pidettiin ainoastaan ympärivuotista lumilinnaa sekä viime vuosina syntyneitä uusia matkailualan pieniä yrityksiä.

Kaikissa haastattelussa nähtiin Kemin matkailun ongelmaksi matkailijoiden lyhyt viipyminen ja siihen liittyvä vähäinen yöpyminen. Osassa haastatteluissa viipymisen kasvattaminen nähtiin haasteellisena kehittää, ja tähän liittyen mainittiin muun muassa vähäinen määrä tekemistä, näkemistä sekä kokemista Kemissä. Myös palveluiden vähäisyys tai matkailupalveluiden pienuus nostettiin tässä yhteydessä esiin. Toisaalta tämän suhteen näkemykset olivat toisistaan poikkeavia. Esimerkiksi yhdessä haastattelussa nostettiin esiin, kuinka Kemissä on ”paljon tehtävää ja nähtävää, jos se oikein hoksataan”. Suurin osa haastateltavista kuitenkin näki, että Kemissä on potentiaalia kehittää myös matkailijoiden viipymistä.

Kaikilla haastateltavilla oli yhteinen näkemys Kemin matkailun kehittämisestä merelliseen suuntaan. Sen nähtiin tukevan ympärivuotisen matkailun tavoitteen saavuttamista. Suurimpana haasteena merellisyyden kehittämiseksi nähtiin olevan asiantuntijoiden ja yrittäjien mielestä kolme estettä: infrastruktuurin, yhteyksien ja palveluiden puute. Infrastruktuurilla

viitattiin muun muassa saarissa sijaisevien laituriin vähäiseen määrään tai heikkoon kuntoon ja saarien reitistöihin. Palveluihin viitattiin sen isommassa kontekstissa: saariin katsottiin tarvittavan isoja vetovoimaisia kohteita tai pienempiä palveluja kuten kahviloita. Lisäksi saariin toivottiin yhä enemmän luonto-, retkeily- sekä virkistystoimintaa tukevia palveluja kuten käymälöitä ja laavuja. Yhteystarpeen suhteen korostui haastatteluissa näkemys, että kapasiteetti ei riitä, jos matkailijamäärät kasvavat. Yhteyksien nähtiin olevan nykyisellään liian pientä ja hidasta, jolloin kauempana sijaitseville saarille retket kestävät koko päivän. Toisaalta poikkeavia näkemyksiä esitettiin ja perusteltiin yhteyksien olevan sidottuna kysyntään.

Matkailun merkittävimmiksi ongelmakohtiksi nousivat yhteisön tuen heikentyminen ja ongelmat yhteistyössä. Huomioitavaa on, että näkemys yhteistyön puutteesta oli kahtiajakautunutta. Haastatteluissa nousi esiin asetelma, jossa pienemmät yrittäjät toivoivat kehittämiseltä ”yhteisiä hartioita”, avoimuutta sekä yhteistyötä kaupungin tytäryhtiön kanssa. Toisaalta osa yrittäjistä ja asiantuntijoista nosti esiin ristiriidat yrittäjien välillä: ”Täytyis loppua sellainen ajattelu, että se on multa pois, jos tuo saa jotain.” (Yrittäjä 2) Haastatteluissa kaksi asiantuntijaa ja kaksi yrittäjää nosti esiin näkemyksen asetelmasta, jossa isot yritykset toimivat omassa kuplassaan, jolloin pienet yritykset kokevat jääneensä yksin. Toisaalta kaksi haastateltavaa koki yhteistyön ongelmaksi epätietoisuuden ja tähän liittyvän avoimuuden. Tällä he tarkoittivat, että tulisi tietää, mitä hankkeita on suunnitteilla, ja toivoivat, että yrittäjille jäisi tilaa toimia Kemissä. Tämän lisäksi haastatteluissa nostettiin esiin jakautuminen talvi- ja kesämatkailuyrityksiin. Huomioitavaa on, että kuntalaisten kriittinen suhtautuminen matkailun kehittämiseen tai tähän liittyvä yhteisön tuen menetys mainittiin seitsemässä haastattelussa ja sitä kuvattiin huolestuttavaksi kehitykseksi.

”Keminkin vahvuus on, mitä ei ehkä tunnusteta riittävästi, on se yhteisöllisyys eli miten koko yhteisö saadaan matkailun taakse. Miten otetaan kaikki yrittäjät mukaan siihen toiminnan kehittämiseen. Kemin matkailuelementin suhteen erityinen haaste on se, että ei muisteta mistä on lähdetty. Tällä tarkoitan sitä, että me ollaan lähdetty talkootyöstä liikkeelle, sit kun lähtee menee hyvin... niin sitten herkästi käy niin, että unohdetaan se ympäristö ja ne ympäröivät ihmiset, ja silloin, jos sen yhteisön tuki menetetään niin se on myös uhka, jolloin ei saada kokonaisvaikuttavuutta aikaan... Tätä on vaikea mitata rahalla, koska yhteisö myöskin markkinoi ja tuottaa sitä positiivista.” (Asiantuntija 4)

”Onko näin tapahtunut jo Kemissä?” (Haastattelija). ”Osittain kyllä joo, ei voi sanoa että se on niinkö jo tapahtunut mutta se kehitys on olemassa ja siinä piilee merkittäviä riskejä eli se yhteisön mukana pitäminen, eli kun valitaan niitä tiettyjä juttuja joihin panostetaan niin se on ihan oikein tehdä sitä kehitys työtä, mutta se mitalin kääntöpuoli on se että sää itse katsot sinne mutta se yhteisö ei katso sinne ja silloin alkaa tapahtumaan eriytyminen ja tää eriytyminen on huolestuttava uhka, se on jos se on tapahtunut jo niin sen korjaaminen on lähes mahdotonta mutta jos se on kehittymässä vasta niin silloin voidaan ikään kuin kääntää ruoria.” (Asiantuntija 4)

8.2 Arvot ja paikallinen identiteetti

Seitsemässä haastattelussa nostettiin työmatkailijoiden merkitys esiin. Haastateltavien mukaan heitä käy paljon Kemissä täyttäen hotelleja ja muita majoitustiloja. Esimerkiksi isojen tehdaskokonaisuuksien merkitystä ja niihin liittyviä huoltoseisokkeja painotettiin. Työmatkailijoiden merkityksen nähtiin korostuneen erityisesti majoitussektorin toimijoille korona-aikana. Eroavaisuudet näkemyksissä nykytilanteesta koskivat lähinnä kotimaan matkailijoita. Yksi asiantuntijoista nosti esiin, että Kemissä on ollut erimielisyyttä sen suhteen, tulisiko panostaa yksittäisiin matkailijoihin vai ryhmämatkailijoihin. Tämä sama teema näkyi myös muissa haastatteluissa erityisesti suhtautumisessa panostamiseen aasialaisiin ryhmiin ja kritiikkinä kotimaanmatkailijoiden tai muiden yksittäisten matkailijoiden unohtamiselle. Haastatteluissa korostui näkemys, että Kemin tulee monipuolistaa kohderyhmiään, ja usein tässä viitattiin nimenomaan ennen koronaa olleeseen merkittävään panostukseen ensisijaisesti aasialaisiin matkailijoihin.

Aiemmin merkittävänä ryhmänä olleet Keski-Euroopan markkinat nähtiin tulevaisuuden potentiaalisena kohderyhmänä. Tulevaisuuden potentiaalisina kohderyhminä nostettiin esiin erityisesti kokemusmaailmaa hakevat matkailijat, kuten luontomatkailijat, elämysmatkailijat, ekomatkailijat, kalastusmatkailijat sekä hiljaisuutta ja pienen kaupungin tunnelmaa arvostavat matkailijat. Tätä perusteltiin kaupungin tavoitteena olla vihreä ja kestävä, junamatkailun kasvavalla suosiolla sekä kohderyhmien monipuolistamisella. Ennen kaikkea tätä perusteltiin Kemin luontaisilla ja olemassa olevilla ominaisuuksilla kuten merellisyydellä ja kaupungin pienuudella sekä tiiveydellä. Kaupungin rakenne mahdollistaa autottoman matkustamisen, ja tätä pidettiin tulevaisuuden kilpailuvalttina suhteessa Lapin isoihin matkailukeskittymiin, joihin kotimaanmatkailijat matkustavat usein autolla.

Korona-ajan nostattama ajattelutavan muutos näkyi siinä, että ne haastateltavat, jotka kertoivat aiemmin pitäneensä oikeasuhtaisena toimenpiteenä massoihin ja aasialaisiin matkailijoihin panostamista, puhuivat nyt monipuolisuuden puolesta. Yksi haastateltavista kuvasi tätä ajattelutapaa hyvin puhumalla ”hybridimallista”, jolla hän viittasi monipuoliseen kohdentamiseen niin yksilö- kuin massamatkailijoihin sekä eri maanosiin. Ajattelutavan muutos näkyi myös siinä, että haastatteluissa ei juurikaan puhuttu pitkän aikavälin muutoksista tai haasteista, kuten ilmastonmuutoksesta, vaan lyhyen aikavälin muuttujista. Näin ollen voidaan nähdä, että koronan luoma poikkeuksellinen tilanne on kääntänyt ajattelun nopeisiin, negatiivisiin sekä ennustamattomiin muutoksiin.

Haastateltavat painottivat myös suurten matkailijamäärien merkitystä matkailulle. Matkailijoiden houkuttelemisessa tuotiin esille massoja houkuttelevat toimenpiteet ja ulkomaalaisten käyttämä suurempi rahamäärä verrattuna kotimaan matkailijoihin. Toisaalta voidaan havaita, että haastatteluissa korostui näkemys, etteivät pienet yritykset hyödy niin paljoa näistä suurista ryhmistä, koska ne viipyvät Kemissä vain yhden yön tai tulevat päivävierailulle ja käyvät lähinnä Sampo-risteilyllä ja lumilinnassa. Tästä johtuen kaikissa haastatteluissa nostettiin matkailijoiden viipymisen kasvattaminen yhdeksi tärkeimmäksi kehittämisen kohteeksi matkailussa. Kemin matkailijavirtojen nähtiin myös olevan kausittain tarkasteltuna tasaisemmat verrattuna muuhun Lappiin. Lisäksi toivottiin panostamista erityisesti kesämatkailuun.

Kaikki haastateltavat näkivät Kemillä olevan kilpailijoita matkailijoiden houkuttelemisessa. Viisi haastateltavaa nosti kilpailijoiksi Tornion ja Haaparannan. Tornion eduksi nostettiin muun muassa ostosmatkailu ja valtioiden välinen raja. Haaparannalle tullut IKEA nähtiin tilanteen kääntäjänä Tornion eduksi. Haastatteluissa korostui kuitenkin Kemin etulyöntiasema matkailussa, mikä johtuu pidempään kestäneestä kehitystyöstä. Yksi haastateltava näki kilpailijana Oulun suhteessa ostosmatkailuun. Hän näki koronaviruksen mahdollisuutena kääntää ostosmatkailun suunnan Kemin eduksi. Rovaniemi nostettiin myös kilpailijaksi viidessä haastattelussa. Rovaniemellä nähtiin muun muassa olevan Kemiä tunnetumpi arktinen brändi joulupukinpajoineen ja laadukkaampi majoituskapasiteetti. Kolme haastateltavista nosti esiin olemassa olevan matkailuyhteistyön Tornion kanssa ja yhteistyömahdollisuudet muiden kilpailijoiden kanssa.

Vastauksissa korostui näkemys, ettei Kemi voi kilpailla Lapin tunturikohteiden kanssa, koska tuntureita ei ole Kemissä. Tässä haastateltavat näkivät mahdollisuuden erottautua muista olemalla ”Lapin ainoa merellinen kaupunki, jossa kaupunki on aivan meren rannassa” (Asiantuntija 3). Lisäksi haastatteluissa korostettiin erilaisuutena, että Kemi on

kaupunkimatkakohde, jossa etäisyydet ovat pienet. Merellisyyden suhteen kilpailijoina nähtiin Etelä-Suomen rantakaupungit. Lisäksi kilpailuasetelmallisesti Rovaniemi nähtiin matkailun keskittymänä, mikä mahdollistaa Kemin ohi ajamisen autolla. Neljässä haastattelussa tuotiin esille näkemys, että Kemin sijaintia tulisi korostaa vielä enemmän, jotta Lappiin tai Pohjois-Norjaan ajavat saadaan pysähtymään Kemissä. Haastatteluissa korostettiin, kuinka useat matkailijat ajavat vain Kemin ohi matkalla Lappiin tai Norjaan. Yhdessä haastattelussa mainittiinkin, kuinka valtatieltä ei voi nähdä kaupungin kaunista ydinkeskustaa ja rantabulevardia.

Paikallinen identiteetti näyttäytyi haastavimpana käsitteenä kaikista kysymysrunon teemoista. Neljässä haastattelussa vastattiin identiteettiä käsitteleviin kysymyksiin suoraan, kolmessa haastattelussa täytyi haastattelijan antaa esimerkkejä paikallisesta identiteetistä ja kahdessa haastattelussa ei identiteettiä lainkaan tunnistettu. Keskeisimmiksi teemoiksi nousivat välittömyys tai välitön ilmapiiri, vieraanvaraisuus sekä häpeä kotikaupunkia kohtaan. Kuitenkin tämän häpeän kuvattiin vähentyneen: ”Kemiläiset alkaa pikkuhiljaa olla ylpeitä kemiläisyydestä” (Yrittäjä 1).

Paikallinen identiteetti näytti läpi haastattelujen painottuvan merellisyyteen, tiivyyteen, pienuuteen sekä teollisuus- ja työläishistoriaan. Nämä elementit nousivat esiin haastateltavien itse nostamina aiheina ja teemoina. Haastatteluissa korostui paikallisen teollisen historian, erityisesti Laitakarin ja Juurakon saarten tarinat sekä muut kaupungin historiasta kertovat tarinat. Kaupungin vahvuuksina nähtiin pienuus ja tiiveys sekä merellisyys läpi haastattelujen. Meri, joki ja teollisuus nähtiin kietoutuneen historiallisesti yhteen, jolloin joki ja meri palvelivat teollisuutta. Viidessä haastattelussa toivottiinkin, että tarinoita Kemistä tuotaisiin vielä enemmän esille matkailun kehittämisessä. Kahdessa haastattelussa nostettiin esiin, kuinka kemiläiset eivät itsekään tiedä paikkakuntansa helmiä ja tämä voi edesauttaa kotipaikkaansa kohtaan tuntemaa häpeää. Yksi haastateltava ehdotti, että kaupungin imagomarkkinoinnin tulisi ulottua myös paikkakuntalaisiin, jolloin vaikuttavuus on laajempaa.

”Siitähän rakentuis tarinoita, että olen asunut 30 vuotta Kemissä enkä ole koskaan käynyt ja onpa huippu paikka. Näitä tarinoita vois nostattaa.” (Asiantuntija 3)

8.3 Maankäyttö

Kemin matkailun vetovoimatekijäksi nousivat kaikissa haastatteluissa esiin meri, saaret, jäälakeus sekä luonto. Haastatteluissa yhteneväinen mielipide oli, ettei merellisyyttä ole vielä hyödynnetty tarpeeksi. Ongelmaksi merellisyyden hyödyntämisessä nähtiin heikko infrastruktuuri ja saavutettavuus. Perämeren kansallispuiston ja muiden kaukaisempien saarien nopeampi saavutettavuus vaatisi investointeja tehokkaampaan liikennöintiin. Toisaalta lähisaarten palveluihin, reitistöihin sekä laitureihin tulisi kohdentaa toimenpiteitä, jotta matkailu voisi myös siellä kehittyä. Lisäksi haastatteluissa saaristomatkailun kehittämisen haasteena mainittiin, että se vaatii onnistuakseen suuria investointeja.

”Viipymän kasvattaminen vaatii valtavan suunnitelman ja rekryn, että saadaan yrittäjiä. Kaupungin pitäisi lähteä tukemaan sitä infraa, niin kuin teollisuudessa. Eli jos sitä viipymää halutaan tehdä, niin näin se tehdään: kaupunki tukee infran rakentamisessa ja yrittäjät tulee tarinan ja ympärivuotisuuden näkökulmasta.” (Yrittäjä 4)

Matkakohteena Kemin vetovoimatekijöiksi merellisyyden lisäksi nostettiin jäänmurtaja Sampo. Sen nähtiin vetävän puoleensa suuria massoja ja olevan erityisen tärkeä elementti Kemin matkailulle. Sampoa kuvattiin muun muassa ”once in a life time experience” ja kerrottiin, kuinka osa matkailijoista tulee Kemiin ainoastaan käymään Sammolla.

Matkailun kehittämisen pääpainopisteiksi nousi maankäytön näkökulmasta esiin erityisesti sisäsatama ja siihen liittyvä Rantabulevardi. Haastatteluissa korostui myös näkemys, että kehittämisen pääpainopiste tulisi olla rantavyöhykkeellä Kiikelistä Peurasaaren kappelille. Toisaalta kolmessa haastattelussa korostettiin, että matkailun kehittämisen ydin tulisi olla sisäsatama ja tähän välittömästi liittyvä ruutukaava-alue. Lisäksi Kemijoen suistoalue nähtiin potentiaalisena matkailun kehittämisen alueena. Toisaalta sen nähtiin olevan hieman etäällä tiiviistä ja kompaktista keskustan kokonaisuudesta. Ongelmana pidettiin laivayhteyttä jokisuulle johtuen väylien mataloitumisesta.

Erityisesti asiantuntijoiden haastatteluissa korostuivat rantoihin kohdistuvat muut intressit kuin matkailu, esimerkiksi loma- ja asuinrakentaminen. Tällöin kyseeseen tulee näiden kolmen maankäytön muodon yhteensovittaminen. Loma-asutusta on kaavoitettu pääosin vain saariin, jolloin loma-asukas tarvitsee veneen. Asiantuntijat puhuivatkin Satamakankaasta

potentiaalisena loma-asutusalueena, sillä sen nähtiin olevan sen verran etäällä, ettei sinne kannata sijoittaa pysyvää asutusta.

Yhteensovittamisen tarpeista ei maankäytön näkökulmasta noussut esiin selkeitä konflikteja. Kaikki haastateltavat näkivät, että Kemissä on tilaa teollisuudelle ja matkailulle. Yhteensovittamisen tarpeet koskivat enemmänkin hallintoa ja tehtävänjakoa sekä erimielisyyksiä eri toimijoiden välillä.

”Etuna meillä on se, että me ollaan pieni kaupunki, fyysisesti, mutta meidän pitäisi olla myös henkisesti ja tehdä myös yhdessä niitä asioita.” (Asiantuntija 4)

Kuitenkin asiantuntijahaastatteluissa nousi esiin näkemys yhteensovittamisen tarpeista suhteessa ranta-alueiden käyttöön. Esimerkiksi yksityistämisen ja vapaan rannan käytön välillä nähtiin olevan erimielisyyttä. Toisaalta kysyttäessä haastateltavilta heidän omaa kantaansa ranta-alueiden kehittämiseksi korostui niissä näkemys, kuinka Kemissä on vielä paljon hyödyntämätöntä rantaa, sekä todettiin, että tilaa on vielä niin pysyväksi asumiselle, loma-asumiselle, yksityisille toimijoille ja virkistysalueille. Tarkkoja sijainteja eri toiminnoille ei haastatteluissa nostettu esiin. Joka tapauksessa haastatteluissa nähtiin, että keskustan ranta-alue on hyvä pitää kaikille vapaana alueena, vaikka sinne tulisi lisää toimijoita. Keskustan ranta-alueiden nähtiin tukevan vapaa-ajanviettoa sekä matkailua.

Haastatteluissa nousi esiin kahta näkemystä suhteessa Kemiin sijoittuviin matkakohteisiin. Nähtiin, että Kemistä uupuu erityinen kesäkohde, jonka vuoksi matkailijat tulisivat kesällä Kemiin. Toisaalta osassa haastatteluista korostettiin, että Kemissä ei tulisi panostaa mihinkään uuteen ja kalliiseen vaan jo olemassa olevaan. Haastateltavat korostivat ongelman olevan se, että näitä olemassa olevia kohteita, paikkoja, reitistöjä ja pieniä tapahtumia ei ole markkinoitu, paketoitu eikä tuotu yhteen ”järkeväksi kokonaisuudeksi”. Kolmessa haastattelussa nostettiin esille myös heikot opasteet, näkyvyys sekä reitistöjen esille tuonti kaupungissa.

Asiantuntijat kertoivat, että hotelli-kaavahankkeita on Kemissä ollut lukuisia. Lisäksi nähtiin, että rakentamattomia matkailua palvelevia kohteita on kaavoissa varattuna muun muassa majoitustoiminnalle. Ongelmana on, ettei rakennuttajaa ole löytynyt. Useassa haastattelussa puutteeksi koettiin, ettei Kemissä ole korkeatasoista majoitusta ja mahdollinen majoituskapasiteetin riittämättömyys on uhka matkailun kasvulle. Esimerkiksi nykyisen lumilinnan läheisyyteen Mansikkakalle on kaavassa varattu paikka majoitustoimijalle.

8.4 Haastattelujen yhteenveto

Tarkasteltaessa Kemin matkakohteen resilienssiä voidaan havaita matkailun kehittämisen taustalla olleen elinkeinorakenteen monipuolistaminen, joka on jo itsessään resilienssiä edistävää ajattelua. Tarkasteltaessa Kemiä matkakohteena voidaan havaita kokonaisuudessaan matkailun resilienssin olevan kohtalainen, jos verrataan Kemiä vahvasti matkailuun nojaaviin Lapin kuntiin tai lähes täysin matkailun varaan rakennettuihin kohteisiin. Kemissä matkailu on vain osa muuta kokonaisuutta ja teollisuus on edelleen merkittävä osa kaupunkia. Lisäksi Kemissä ei olla ainoastaan vapaa-ajanmatkailun varassa, vaan myös työmatkailulla on merkittävä rooli. Kuitenkin haastatteluista nostettiin esiin, että myös työmatkailusta hyöttyy vain pieni osa toimijoista. Matkailijamäärissä tarkasteluna kehitys on ollut ennen korona-aikaa kasvupainotteista. Haastattelujen pohjalta voidaan havaita, ettei kasvusta ole hyötynneet kuin pieni osa matkailutoimijoista, sillä matkailijoiden lyhyt viipyminen aiheuttaa sen, etteivät suuret matkailijamassat käytä Kemissä monipuolisesti palveluja. Näin ollen suurista matkailijamääristä ovat hyötynneet lähinnä muutamat isot toimijat.

Ilmiselvää on, että resilienssin edistämiseksi Kemissä tulisi toimijoiden välistä yhteistyötä ja avoimuutta parantaa, jotta eri toimijat tietäisivät, mitä kukin toimija kehittää ja mitkä ovat heidän tavoitteensa. Kemissä voidaankin havaita matkailusysteemissä toimivien toimijajoukkojen olevan monimuotoiset, millä on itsessään resilienssiä edistäviä vaikutuksia. Kuten Hall ym. (2018) korostavat, mitä rikkaammat ja tiheimmät verkostot ovat eri toimijoiden välillä, sitä helpompaa on koko systeemin selviytyä vaikeuksista ja muutoksesta uuteen tilaan. Tällaista uuteen tilaan siirtymistä ei Kemissä haastattelun pohjalta ole vielä selkeästi havaittavissa. Kolmessa asiantuntijahaastattelussa nostettiin esiin muutoksessa mukautumisen puute nyt korona-aikana. Esimerkiksi yksi haastateltava totesi, että paljon olisi voitu tehdä olemassa olevilla elementeillä, kuten lumilinnalla ja Sammolla. Odottelu nähtiin uhkana ja toivottiin aktiivista kehittämistä ja valmistautumista tulevaan koronan jälkeiseen aikaan.

Matkakohteen epäselvät toimijaroolit näyttäytyvät haasteena resilienssin edistämiseksi Kemissä. Ratkaisu yhdistyneisyyden ongelmaan on toimijaroolien selkeyttämisessä. Jos viipymistä halutaan kasvattaa ja matkakohdemarkkinoita monipuolistaa, tulee olla selvää, mikä organisaatio luo puitteet tälle kehitykselle. Kuten useissa haastatteluissa todettiin, on Kemissä jo paljon pientä toimintaa, mutta sitä ei ole tuotu yhteen järkeväksi kokonaisuudeksi. Näin ollen tuomalla toiminnat kuten tapahtumat, reitistöt, luontopolut sekä palvelut yhteen, paketoimalla

ne ja esittämällä ne näkyvästi yhteisellä kanavalla tai tuomalla ne visuaalisesti esiin opasteilla voivat eri toimijat monipuolisemmin hyödyntää näitä palveluja. Lisäksi matkailijoiden ja paikallisten asukkaiden olisi helpompi löytää ne. Tämänkaltaiset taloudellisesti verrattain pienet toimenpiteet hyödyntävät myös paikallisten vapaa-ajanviettoa, jolloin ne ovat jo itsessään resilienssiä edistäviä toimenpiteitä. Tällöin matkailun kohdatessa häiriöitä eivät elementit jää täysin vaille käyttöä.

Resilienssin edistämiseen viittaavaa ajattelua on haastatteluissa havaittavissa oleva, poikkeusajan edesauttama, muuttunut ajattelutapa. Kuten Geels (2005: 685) huomauttaa, toimintaympäristötason kehitykset luovat painetta toimintajärjestelmätasolle, mikä avaa useita ulottuvuuksia ja luo uusia mahdollisuuksia. Tämänkaltaisen ajattelutavan muutos on havaittavissa Kemissä toimintajärjestelmätasolla. Tämä näkyi haastatteluissa esiin tuotuna tulevaisuuden mahdollisten uusien ja monipuolisten kohderyhmien potentiaalin esiin tuomisena.

Lisäksi resilienssiä edistävänä ajatteluna voidaan havaita suhteellisen yhteneväinen näkökulma Kemin matkakohteen aluedynaamisista ja muista vetovoimatekijöistä. Kaupungin dynaamisista ominaisuuksista tiivis kaupunkirakenne ja saavutettavuus, poissulkien epävarmuus lentoliikenteen jatkuvuudesta, nostettiin haastatteluissa kaupungin vahvuuksiksi. Lisäksi jäänmurtaja Sampo, merellisyys ja siihen liittyvät muut tekijät näyttäytyivät yhteisenä kehittämisen ajattelupintana. Yhteneväinen näkemys edistää resilienssiä, sillä tällöin voidaan tunnistaa ne systeemin toiminnot, jotka halutaan säilyttää.

Palveluiden vähäinen määrä, markkinointi, imago sekä mielikuviin vaikuttavat tekijät nousivat haastatteluissa esiin Kemin heikkouksina. Honkanen (2002) toteaa, että mielikuviin vaikuttavat muun muassa julkinen media, sosiaalinen paine, markkinointitoimenpiteet sekä ihmisten kertomukset ja mielipiteet. Yhdessä haastattelussa nostettiin esiin epäsuoran markkinoinnin merkitys ja sen vähäinen hyödyntäminen Kemissä. Toisaalta myös markkinointi ja aiemmin esiin tuotu elementtien paketointi tai toimintojen yhteen tuominen nähtiin heikkoutena. Parantamalla näitä voidaan Kemin matkailun resilienssiä kasvattaa ja luoda aiempaa parempia mielikuvia Kemistä. Kuitenkin huomioitava on, että liikematkailun kysyntää määrittävät tekijät ovat erilaisia, jolloin matkailun voidaan nähdä olevan investointiluontoista (Collins & Tisdell 2004). Kemissä työmatkailulla on merkittävä rooli, ja myös työmatkalaisten mielikuvat Kemistä vaikuttavat epäsuorasti Kemin imagoon ja mielikuviin kaupungista.

Tulevaisuuden mahdollisina kehityskulkuina haastatteluissa tuotiin esiin väestön väheneminen, poismuutto ja pitovoiman heikentyminen ja sen tuomat vaikutukset erityisesti

palveluihin ja keskustan elinvoimaisuuteen. Toisaalta matkailijamäärien kasvulle huolena esitettiin ranta-alueiden käyttötarpeen kasvu, majoituskapasiteetin riittävyys sekä reitistön yhteensovittaminen merialueilla. Lyhyen aikavälin muutoksista nostettiin esiin matkailun kehittämiseen ja sopeuttamiseen liittyvät ongelmat. Pelkona nähtiin, ettei toimintaa pyritä sopeuttamaan eikä odotettaessa uutta normaalia varautumaan tulevaisuuteen. Pitkän aikavälin kehityskulkujen haasteina huomioitiin ilmastonmuutos ja uudet globaalit häiriöt kuitenkin määrittämättä niitä sen tarkemmin (Taulukko 9).

Taulukko 9. Haastattelujen pohjalta muodostettu SWOT analyysi matkakohteen resilienssistä Kemissä.

Vahvuudet Matkailusysteemin monimuotoisuus eli monipuoliset toimijat Elinkeinorakenne ei ole vain matkailun varassa Kaupungin vahvuuksien ja ominaispiirteiden tunnistaminen Saavutettavuus ja sijainti Tiivis kaupunkirakenne Paikkaan sitoutuminen	Heikkoudet Epäselvät toimijaroolit Yhdistyneisyys, avoimuus Yhteistyö matkailutoimijoiden välillä Yhteisön tuki matkailulle Mukautuminen ja sopeutuminen muutoksessa Perämeren saariston ja kansallispuiston heikko tunnettuus luontomatkailu- ja virkistyskäyttöalueena
Mahdollisuudet Yhteinen visio merellisyydestä, jäälakeudesta, luonnosta sekä ympärivuotisuudesta Monipuolinen kohdentaminen eri kohderyhmille Paikalliseen identiteettiin ja olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuminen	Uhat Yhdistyneisyys Lentoyhteydet Yhteistyö Ilmastonmuutos, merenpinnan nousu, globaalit häiriöt Väestön väheneminen Julkisen sektorin rahoitustilanne

9 Johtopäätökset

Tässä kappaleessa vastataan tutkimuskysymyksiin. Ensimmäinen tutkimuskysymys oli *Mikä on matkailun nykytila Kemissä?* Kemissä matkailun nykytilaa kuvastaa epävarmuus tulevaisuudesta, heikko yhteisön tuki, lyhyt viipyminen, ongelmat yhteistyössä toimijoiden välillä sekä tähän olennaisesti liittyvä epäselvyys hallinnon toimijarooleissa. Matkailun kehittymistä nykytilaan on ohjannut vahvasti polkuriippuvuus: teollisuuden perinne ja ajatus elinkeinojen monipuolistamisesta. Teollisuus ja työläishistorian vaikutus näkyvät edelleen matkailun tilassa erityisesti työmatkailun tasoittamina matkailuvirtoina ja vapaa-

ajanmatkustamisen ja työmatkustamisen tuomana monipuolisuutena matkustajaryhmiin. Kuitenkin ulkomaiden kohdemarkkinat ovat olleet varsin yksipuoliset ja painottuneet Aasiaan, millä on resilienssiä heikentävä vaikutus (ks. Hall ym. 2018: 106).

Kaupungin asiakirjoissa matkailu nähdään mahdollisuutena kasvuun. Kuitenkin ennen koronan aiheuttamaa poikkeusaikaa vuosien 2015 ja 2019 välillä merkittävää kasvua on tapahtunut vain Aasian markkinoilla. Lisäksi uhkia matkailulle ei terrorismin uhkaa lukuun ottamatta esitetä. Tämä ei ole resilienssiä edistävää kehittämistä, sillä ajassa voi tapahtua muutoksia, jotka voivat vaikuttaa eri kohderyhmien preferensseihin tai mahdollisuuteen matkustaa. Lisäksi resilienssiä heikentävä vaikutus on asiakirjoissa esitetty näkemys matkailun ainoasta kehityskulusta olevan sidottuna kasvuun. Resilienssin edistämiseksi suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota tulevaisuuden haasteisiin ja potentiaaleihin kehityskulkuihin. Kuten De Roo (2012: 170) toteaa, tulisi muutos nähdä kokonaiskehityksen kumuloituvana mahdollisuutena, jolloin voidaan tunnistaa kehityskulkuja, joihin halutaan vaikuttaa.

Huomioitavaa on, että asiakirjat on laadittu ennen koronaviruksen aiheuttamaa poikkeuksellista aikaa, jolloin matkailu oli kasvussa. Näin ollen voidaan pohtia, onko Kemissä sokaistuttu menestyksestä ja samalla unohdettu jatkuva kehittäminen. Joka tapauksessa haastatteluissa ilmeni ajattelutavan muutos resilienssiä edistävään suuntaan. Tämä näkyi haastatteluissa esiin nostettuina uhkakuvina, kriittisinä tulevaisuuden kehityskulkujen pohdintoina sekä näkökulmina kohdemarkkinoiden monipuolistamisesta. Näin ollen haastatteluissa nostettiin esiin enemmän resilienttejä näkökulmia, kuin mitä asiakirjoihin oli kirjattu ennen koronapandemiaa.

Kemissä lyhyt viipyminen koskee sekä kotimaan- että ulkomaanmatkailijoita. Huomioitavaa on, ettei viipyminen näyttäydy kirjallisuudessa resilienssiä heikentävänä tekijänä. Kuitenkin haastatteluista ilmeni, että lyhyestä viipymisestä johtuen matkailijamäärien kasvu on hyödyttänyt vain muutamia alan toimijoita. Näin ollen voidaan havaita, että Kemissä strategisilla kehittämisvalinnoilla on ollut suuri vaikutus erityisesti erimielisyyksiin toimijoiden välillä ja pienempien yritysten ympärivuotiseen toimintakykyyn sekä sitä kautta koko matkakohteen resilienssiin. Ympärivuotisuudella on resilienssiä edistävä vaikutus, sillä tällöin häiriön sattuessa ei sillä ole välttämättä virtausvaikutuksia koko matkailusysteemiin.

Resilienssiä edistävää on yhteneväinen näkemys kaupungin aluedynaamisista ominaisuuksista, vetovoimatekijöistä sekä tulevaisuuden suurista kehityslinjoista. Kuitenkin näkökulmat kehityslinjojen toteuttamisesta ovat toisistaan merkittävästi poikkeavia. Näin ollen Kemin matkailusysteemistä esiin nousee toiseus, joka näkyy haluttujen tavoitteiden toteuttamistapojen kahtia jakautumisena, jolloin eri toteutustavoissa eri toimijat ovat voittajia.

Huomioitavaa on, ettei asiakirjoissa oteta suoranaisesti kantaa siihen, mihin kohderyhmiin tai matkailijatypologioihin toimenpiteitä tulisi kohdentaa. Tämä voi olla resilienssin kehittämisen näkökulmasta hyvä asia, sillä tällöin kehittämisessä ei olla liian sidottuja tiettyyn kohderyhmänäkökulmaan.

Kemin kaupunkistrategiassa määritetyistä arvoista vastuullisuus nousee ennen kaikkea esiin muissa asiakirjoissa ja haastatteluissa esiin nostettuna matkailun kehittämisen arvopohjana. Tämä näkyy haastatteluissa ja asiakirjoissa esiin nostettuina vihreä Kemi ja kestävä kehitys -teemoina, joiden tulisi kaupungin strategian mukaisesti näkyä kaikessa Kemissä tehtävässä matkailun kehittämisessä. Kuitenkin huomioitavaa on, ettei asiakirjoissa nosteta matkailun näkökulmassa esiin teollisuutta, joka on selkeästi osa Kemin historiaa, nykyisyyttä ja paikallista identiteettiä (ks. kuva 20).

Työläis- ja teollisuuskaupunki.

Hotelleja aloittaa toimintansa. Työmatkailua.

Vilkas lentoliikennekaupunki.

Huoli yksipuolisesta ja teollisuuteen nojaavasta elinkeinorakenteesta.

Tavoitteena elinkeinorakenteen monipuolistaminen matkailulla. Samalla matkailu on imagoon liittyvä kehittämistoimi.

1988 Jäänmurtaja Sampo aloittaa risteilytoiminnan.

Sampon myötä matkailutietoisuus kaupunkiin.

1996 Ensimmäinen lumilinna avataan.

Talkootyötä. Matkailulla on yhteisön tuki.

Lumilinna on suuri innovaatio. Näkyvyyttä valtakunnallisesti ja globaalisti.

Lähimatkailua, lapsiperheiden kohde ja paljon tapahtumia.

Matkailijamäärät kasvavat, pieniä matkailuyrityksiä aloittaa toimintansa.

Venäjän kriisi

Suuri panostus Aasian matkailuun.

Panostaminen sisäsatamaan, kemiläisten olohuoneeseen.

2019 Ympärivuotinen lumilinna avataan.

Ympärivuotisuus matkailun tavoitteena.

Lumilinna on suuri investointi.

Lentoliikenteen supistuminen.

Ennätysmäärät matkailijoita. Matkailijat viipyvät lyhyen aikaa.

Nykytilanne.

Koronan tuoma poikkeusaika. Lumilinnaa ei rakennettu ja Sampo ei risteillyt.

Ristiriidat, heikko yhteistyö, epäluottamus. Yhteinen näkemys Kemin vahvuuksista.

Yhteisön tuki matkailulle kriisissä.

Epävarmuus tulevaisuudesta. Odottelu huolestuttaa.

Tavoitteena merellisyys, saaret ja ympärivuotisuus. Kaupungin tavoitteena kestävä kehitys ja vihreä Kemi.

Kuva 20. Aikajana tuloksissa esiin nousseista muutoksista Kemin matkailussa.

Toinen tutkimuskysymys: *Miten matkailun resilienssiä voidaan edistää maankäytön suunnittelulla?* Kirjallisuuskatsaukseen pohjautuen voidaan havaita, ettei ole olemassa yhtä yleistettävissä olevaa toimintatapaa edistää matkailun resilienssiä maankäytön suunnittelulla, sillä resilienssi on riippuvaista polkuriippuvuudesta ja tila-aika-paikka-kontekstista, jossa sitä kehitetään (ks. Gleeson 2008). Kuitenkin kirjallisuudessa yhteneväisinä tekijöinä näyttäytyvät moninaiset alueidenkäyttömuodot, monimuotinen kohdentaminen sekä suunnittelussa erilaisten haasteiden, uhkien ja lopputulemien kuvittelu. Tämän avulla voidaan suunnitella alueiden käyttöä siten, että ne kykenisivät mukautumaan, joustamaan tai muuttamaan käyttötarkoitustaan muutoksessa. Kuten Eraydin (2013) toteaa, ei resilienssi-suunnittelussa pyritä tuottamaan keinoja selkeille lopputuloksille, vaan siinä pyritään tuottamaan keinot määrittelemättömille lopputuloksille. Tällöin voidaan varmistaa menetyksen olevan odottamattomassa tapahtumassa vähäisempi.

Joka tapauksessa resilienssiä edistävässä suunnittelussa vision sijasta huomiota tulisi kiinnittää suunnitelmien vaikutuksiin osana laajempaa kokonaisuutta (ks. Marshall 2009 & De Roo 2012). Näin ollen aluedynamiikan ymmärtäminen on tärkeää, jotta voidaan huomioida matkailuun liittyvän maankäytön vaikutus niihin dynaamisiin ominaisuuksiin, jotka ovat suunniteltavalle alueelle luonteenomaisia. Matkakohteen suunnittelussa tämä voidaan ymmärtää siten, että maankäytöllisesti matkakohdetta tulisi katsoa läpi kokonaisen systeemiin, ei vain hankkeen näkökulmasta. Esimerkiksi etsittäessä uutta sijaintia matkailualueelle, tulisi suunnittelussa tarkastella mahdollisten sijaintipäätösten vaikutusta paikallisten ihmisten arkeen ja vapaa-ajanviettoon sekä alueen mahdollisuutta muuntautua muuhun tarpeeseen muutoksen niin edellyttäessä. Kuten Walker ym. (2004: 6) toteavat, resilienssi tarkoittaa järjestelmän kykyä uudelleen organisoitua ja selviytyä häiriöistä säilyttäen samalla toimintansa ja muotonsa. Samalla huomiota tulisi kiinnittää, miten sijaintipäätökset vaikuttavat aluerakenteeseen kokonaisuudessaan.

Resilienssin edistämiseksi maankäytön suunnittelussa on tärkeää luoda rajoitteet kehittämiselle, jolloin kyseeseen tulee, mitä ei tule sijoittaa ja minne. Tästä johtuen resilienssin edistämiseksi matkakohteessa on tärkeää tunnistaa ne paikat, alueet tai kohteet, jotka ovat paikalliselle identiteetille ja matkakohteen brändille arvokkaita, jolloin niitä arvostetaan. Tällöin voidaan priorisoida ne systeemin toiminnot, jotka halutaan muutoksessa säilyttää. Kuten Kärrholm ym. (2014: 122) toteavat, tilallinen resilienssi voidaan ymmärtää joustavuutena, joka mahdollistaa useita eri käyttötapoja, tarjoamia, mukautumisia ja muutoksia ilman kaupungin muuttumista täysin toiseksi. Näin ollen maankäytön suunnittelulla voidaan luoda puitteet, mitä sijoitetaan ja minne. Kuitenkin resilienssiä tukeva suunnittelu vaatii

onnistuaakseen kokonaisvaltaisemman kuvan systeemin osista ja maankäytöllisten toimien vaikutuksista koko systeemille.

Maankäytön suunnittelulle on luonteenomaista tarpeiden, tavoitteiden ja näkemysten yhteensovittaminen. Tämä on erityisen tärkeää resilienssin edistämiseksi, sillä kuten Amore ym. (2018) toteavat, resilienssin kohde keskittyy laajemman yhteisön tarpeisiin sen sijaan, että hyväksyttäisiin matkailualalla vallitseva kapea markkinalähtöinen lähestymistapa kehittämiselle. Maankäytön suunnittelulla on jo pitkä perinne yhteensovittamisesta ja pyrkimyksestä konsensuksen luomiseen, jolloin maankäytön suunnittelu voi toimia hyvänä alustana löytää yhteinen arvoihin ja paikalliseen identiteettiin pohjautuva resilienssiä edistävä matkailun kehittämisen ja kehityksen suunta. Näin ollen maankäytön suunnittelulla voidaan tarjota puitteet resilienssin edistämiseksi tilallisten taktiikoiden kautta suunnittelemalla maankäyttöä siten, että laaditut sovittuihin jaettuihin arvoihin pohjautuvat konseptit tukevat monimuotoisuutta ja joustavuutta.

Tiivistäen; maankäytön suunnittelulla voidaan edistää resilienssiä:

1. Luomalla rajoitteet kehittämiselle. Toisin sanoen sen avulla voidaan määrittää, mitä ei tule sijoittaa ja minne.
2. Mahdollistaa näkemysten yhteensovittamisen ja prioriteettien asettamisen. Tämän avulla sidosryhmät voivat löytää yhteisen näkemyksen niistä matkailusysteemin osista, jotka halutaan säilyttää, sekä alueista, paikoista ja kohteista, jotka ovat matkakohteen identiteetille tai paikalliselle identiteetille arvokkaita.
3. Mahdollistaa muutosten ennakkoinnin kuvittelemalla mahdollisia tulevaisuuden kehityskulkuja ja suunnittelemalla maankäyttöä tukemaan mukautumista kuvitelluissa mahdollisissa kehityskuluissa.

Kolmas tutkimuskysymys: *Miten matkailun resilienssiä voidaan edistää maankäytön suunnittelulla Kemissä?* Kemissä matkailun resilienssiä voidaan edistää sitoutumalla yhdessä sovittuun arvopohjaan ja tukeutumalla niin asiakirjoissa kuin haastatteluissa määritettyihin kehittämisen prioriteetteihin eli merellisyyteen, saariin, rantabulevardiin sekä keskustan ruutukaava-alueeseen. Vaikka jäänmurtaja Sampo nousi tuloksissa esiin matkailusysteemin tärkeänä osana, sijaitsee se etäällä tiiviistä kaupunkikokonaisuudesta. Näin olen jäänmurtajan tulevaisuutta tulisi pohtia huolellisesti suhteessa saavutettavuuteen, elinkaareen sekä tavoitteeseen ympärivuotisuudesta. Lisäksi saariston maankäyttöä suunniteltaessa tulisi niiden saavutettavuuteen, palveluihin ja infrastruktuuriin kiinnittää huomiota.

Kohdennettujen toimenpiteiden ja investointien suunnittelussa tulisi huolellisesti pohtia niiden kokonaisvaikutusta matkailusysteemin muunneltavuudelle ja monipuolisuudelle resilienssin edistämiseksi ja huomioida myös kriittiset näkökohdat. Näin ollen Kemissä huomiota tulee kiinnittää olemassa oleviin aluedynaamisiin kehityskulkuihin ja erilaisten toimenpiteiden vaikutuksiin niille. Esimerkiksi huomiota tulisi kiinnittää väestön vähenemisen ja vanhenemisen sekä erilaisten toimenpiteiden vaikutukseen määritetylle tavoitteelle keskustan olemisesta matkailun pääkehityskohde. Tällöin voidaan kriittisesti pohtia uusien asumisalueiden kaavoittamisen yhteyttä keskustan näivettymiselle. Kuten tutkielmassa havaitaan, on uusien asuinalueiden kaavoituksella ollut suuri ohjausvaikutus aluerakenteeseen Kemissä. Tämä näkyy ydinkeskustan väestön vähenemisenä ja uudisalueiden (Nauska-Rova) kasvuna. Jos uusia asuinalueita kaavoitetaan kaupungin ydinalueen ulkopuolelle, vaarana on keskustan näivettyminen, jolla on seurausvaikutuksia myös matkailun tavoitteiden toteutumiseen ja Kemin houkuttelevuuteen niin potentiaalisten asukkaiden kuin matkailijoiden silmissä.

Joka tapauksessa asiakirjoissa kaupungin tavoitteeksi on nostettu kestävä kehitys ja vihreä Kemi -näkemys. Haastatteluissa nähtiin, että tämän tavoitteen tulisi näkyä vielä vahvemmin kaikissa kaupungin toimissa. Jos kestävä kehitys ja vihreä Kemi ovat kehittämisen tavoite, tulisi niiden sisältö olla selkeämmin määritetty, jolloin maankäytön suunnittelussa ne voidaan ottaa aiempaa paremmin huomioon toimenpiteiden ja kaavojen suunnittelussa. Lisäksi haastatteluissa esiin nostetuille tulevaisuuden potentiaalisille kohderyhmille, eli elämys-, kokemus- sekä luontomatkailijoille toimenpiteiden kohdentaminen voi olla resilienssiä edistävää, jos kehittäminen tehdään arvoihin pohjautuen.

Kemissä määritetyt tavoitteet ympärivuotisuudesta ja matkailun kehittäminen samanaikaisesti kuntalaisten virkistyspalveluiden kanssa tukevat erityisesti matkailun resilienssiä. Ympärivuotisuus vaikuttaa matkailualan työllisyyteen, jolloin kausiluontoinen työttömyys vähenee, ja ennakoimattomien hasardien tai muiden häiriöiden sattuessa matkailu ei ole riippuvainen vain yhdestä sesongista. Matkailulle varattujen alueiden ja kohteiden tulisi palvella monipuolisesti myös paikallisia asukkaita, jolloin resilienssi kasvaa. Lisäksi monipuoliset sesongit ja niihin liittyvä kesä- ja ruska-ajan kehittäminen kasvattavat kaupungin resilienssiä. Kemissä resilienssiä voidaan edistää kohdemarkkinoita monipuolistamalla ja ottamalla kuntalaisten virkistysmahdollisuudet huomioon toimenpiteissä. Tämä tulisi tehdä arvoperustaisesti samalla monipuolistaen aluevarauksia.

Kaupungin elinvoimaa, elävyyttä ja tunnettavuutta voidaan myös potentiaalisesti nostattaa loma-asukkaiden avulla. Monitasoisen muutoksen mallin näkökulmasta loma-

asukkaat luovat resilienssiä lisäämällä aluerakenteen monipuolisuutta, ja heidän avullaan voivat innovaatiot ja muut positiiviset muutokset lähteä liikkeelle kaupungissa (Ks. Amore ym. 2018). Esimerkiksi sijoittamalla loma-asutusta myös mantereen puolelle voidaan kaupunkiin tavoitella myös sellaisia loma-asukkaita, joilla ei ole venettä.

Maankäytöllä ei voida edistää resilienssiä, ellei koko matkakohteen systeemin kokonaiskuvaa ja siihen liittyvien eri vaihtoehtojen vaikutuksia tunnisteta. Tällä tarkoitan sitä, kuinka maankäytön suunnitelulla ohjataan niin asumisen, palveluiden, virkistysalueiden kuin matkailun sijoittumista kaupungin alueelle. Kemissä yleiskaavat kattavat koko kunnan, mutta ne on laadittu eri vuosina eri tila-aika-politiikka-konteksteissa. Tärkeää resilienssin edistämiseksi ja maankäytön tavoitteissa pysymiseksi olisi ymmärtää kaupunkitilan kokonaiskuva.

Neljäs tutkimuskysymys: *Miten matkailuun liittyvää maankäyttöä tulisi kehittää Kemissä?* Matkailuun liittyvää maankäyttöä tulisi kehittää Kemissä siten, että pääkehityskohteena on keskustan ruutukaava- ja rautatieaseman alue sekä rantabulevardi- ja lumilinnan alue ja Kiikelin vyöhyke (ks. kuva 21). Kehittämällä tätä ydinvyöhykettä tukee se resilienssiä tukeutumalla alueen vahvuuteen eli tiiviiseen kaupunkirakenteeseen. Lentoliikenteen lähitulevaisuuden ollessa epävarmaa tulee kehittämisessä varautua siihen ja nostaa rautatieaseman ympäristö kehityskohteeksi. Kemin ydinalueen kehittäminen palvelee myös paikkakuntalaisia ja voi parhaimmillaan kasvattaa myös yhteisöllisyyttä. Keskustan ranta-alueilla tulisi säilyä kaikille vapaa pääsy. Ympärivuotisuuden kehittäminen vaatii investointeja saariston infrastruktuuriin, saavutettavuuteen sekä palveluihin. Jos saaristoa kehitetään, tulisi sitä kehittää samalla kuntalaisten virkistys- ja vapaa-ajanviettoa tukemaan, jolloin muutosjoustavuus kasvaa. Esimerkiksi reitistöjen inventointi sekä opasteiden tuominen kaupunkikuvaan palvelee matkailijoita ja kuntalaisia.

Aluedynaamisten ominaisuuksien (tiivis kaupunkirakenne ja väestön väheneminen) vuoksi uusien asuinalueiden laajentamiseen tulee suhtautua kriittisesti. Tämä vaikuttaa keskustan elinvoimaisuuteen, jolla on seurannaisvaikutuksia asukkaiden viihtyvyyteen ja Kemin vetovoimaan matkailijoiden ja asukkaiden silmissä. Kuitenkin, jos kilpailukyvyn vuoksi halutaan kaavoittaa rantatontteja, ei kohtuullinen kaavoitus esimerkiksi Kemijoen ympäristöstä vaikuta suuresti keskustan elinvoimaan. Loma-asutustontteja tulisi kaavoittaa mantereen puoleisille ranta-alueille. Niiden sijainnin olisi hyvä olla etäällä keskustan vapaan liikkuvuuden alueelta. Hyväksi sijainniksi ehdotettiin kolmessa haastattelussa Satamakangasta. Aluedynaamisesta näkökulmasta sijainti on hyvä, sillä väestön vähenemisen kannalta pysyvää

asumista ei kannata levittää kaupungin reuna-alueille. Lisäksi se voi tuoda elinvoimaa Kemin eteläisten osien asuinalueille loma-asukkaiden käyttäessä myös palveluja.

Perinteinen matkailijoiden segmentointi -ajattelu tulisi lopettaa ja tukeutua hybridimalliin, jossa Kemin muutosjoustavuuden ja sitä kautta elinvoiman nähdään kasvavan monimuotoisilla kohdemarkkinoilla. Kehittäminen tulisi olla arvoihin pohjautuvaa: Kemissä arvoiksi on valittu kestävyys ja vihreä Kemi. Haastatteluissa esiin nostetut potentiaaliset matkailijaryhmät, esimerkiksi elämysmatkailijat tukevat muun muassa virikkeellisyys- ja universalismi-arvoja (ks. taulukko 5). Matkailun kehittämistoimenpiteiden arvopohjainen kohdentaminen ei sulje muita potentiaalisia matkailijoita pois. Kaikilta ihmisiltä löytyy samat arvot, erot ovat vain siinä, miten yksilöt priorisoivat niitä (ks. taulukko 5). Arvoihin pohjautuva kohdentaminen mahdollistaa monimuotoisuuden matkailijaryhmissä, jolloin resilienssi kasvaa.

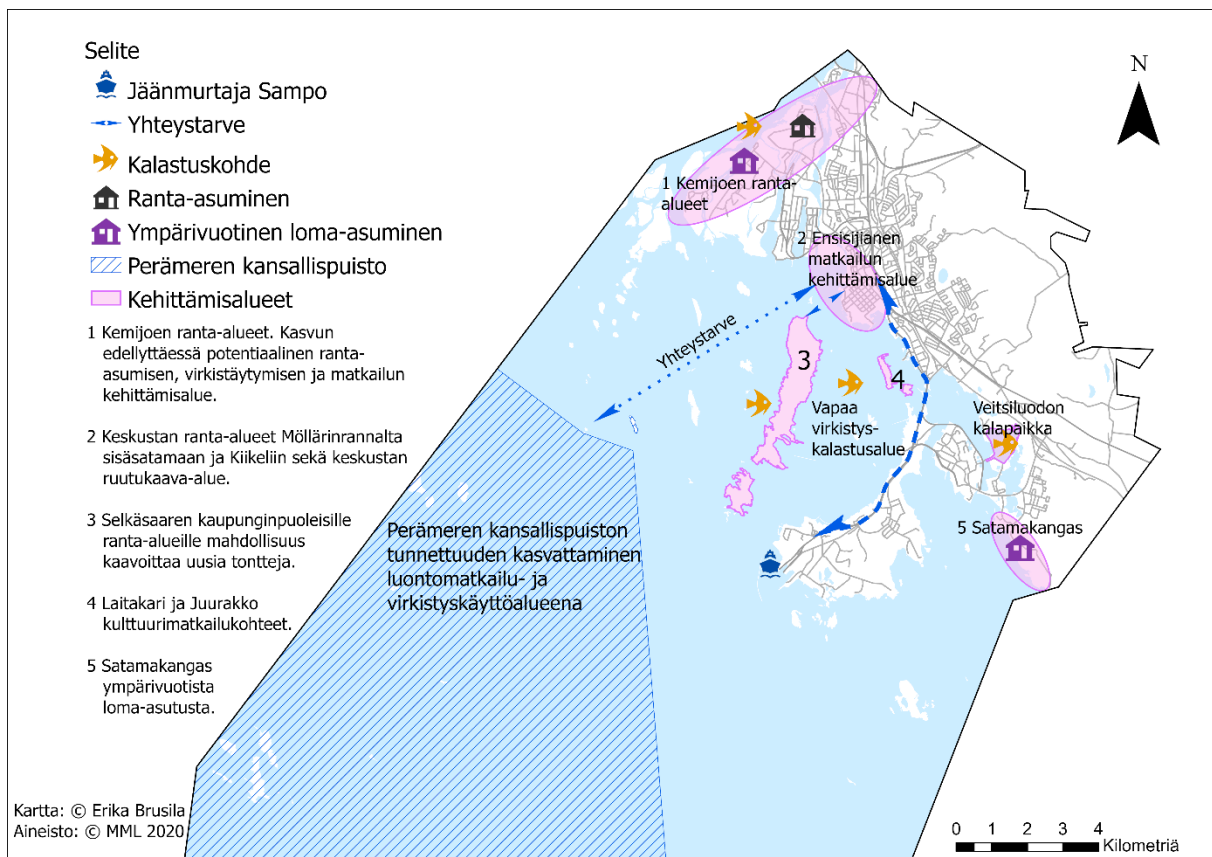
Joka tapauksessa tärkeintä Kemin matkailun kehittämisessä on saada yhteisö mukaan kehittämiseen. Tärkeää olisi saada toimijaroolit selkeytettyä ja avoimuutta lisättyä. Tämä voidaan tehdä esimerkiksi asukkaita osallistamalla matkailuun liittyvään kehittämiseen omistajaohjauksen tai muun hallinnollisen uudelleenjaon kautta. Loppujen lopuksi resilienssi-ajattelu tulisi integroida hallintoon, päätöksentekoon, suunnitteluun sekä matkailun sidosryhmiin, sillä se tarjoaa alustan yhteisön tuen kasvattamiselle ja sidosryhmille löytää yhteisymmärrys.

Toimenpide-ehdotukset:

1. Keskustan ranta-alueille kaikilla vapaa pääsy.
2. Ensisijaisena kehityskohteena keskustan ruutukaava-, rantabulevardi- ja lumilinnan alue sekä Kiikelin vyöhyke. Alueen kehittäminen huomioi aluedynaamiset muutokset.
3. Saaristo ja ympärivuotisuus. Saaristojen ja ympärivuotisen matkailun kehittäminen vaatii investointeja. Jos kehitetään, tulisi kehittää samalla kuntalaisten virkistys- ja vapaa-ajanviettopalveluja. Muutosjoustavuus kasvaa.
4. Toimintaroolien selkeyttäminen omistajaohjauksen tai muun hallinnollisen jaon kautta.
5. Varautuminen lentoliikenteen heikentymiseen. Rautatieaseman ympäristön kehittäminen. Tiiviiden ja lyhyiden etäisyyksien korostaminen ja markkinointi.
6. Ympärivuotista loma-asutusta myös mantereen ranta-alueille. Haastatteluissa esiin nostettiin Satamakangas potentiaalisena sijaintipaikkana. Aluedynaamisesta näkökulmasta sijainti on hyvä, sillä väestön vähenemisen kannalta pysyvää asumista ei kannata levittää kaupungin reuna-alueille.

7. Pienten palveluiden, tapahtumien ja reitistöjen paketointi ja markkinointi. Opasteilla näkyvyyttä reitistöille.

8. Yhteisöllisyyden kasvattaminen universaaleihin arvoihin pohjautuvalla kehittämisellä ja paikallisten vahva osallistaminen matkailun kehittämiseen. Matkailuun liittyvien maankäytön ratkaisujen tulisi tukea matkailijoiden tarpeita ja kuntalaisten vapaa-ajanpalveluja.



Kuva 21. Kemijoen matkailun kehittämisalueet.

10 Pohdinta

Resilienssi on laajasti ja moninaisista näkökulmista tutkittu teoria, mutta sen tuominen konkreettiseen suunnitteluun on vielä alkutekijöissä. Tutkielman haasteena oli resilienssille kehitettyjen teorioiden ja indikaattorien paljous, joten valinta siitä, mitä ominaisuuksia kvalitatiivisista aineistoista haetaan, ei ole itsestään selvää. Toisaalta tutkielman laadintaa helpottivat kirjallisuudesta löytyneet yhdenmukaisuudet suhteessa indikaattoreihin: useimmista tutkimuksista löytyi käsitteet yhteistyöstä, monipuolisuudesta, joustavuudesta sekä muutoksessa mukautumisesta. Tässä tutkielmassa uutena näkökulmana teoreettiseen viitekehykseen lisättiin keskeiseksi osaksi arvot. Lisäys tehtiin, sillä kirjallisuus osoitti, että

resilienssi-suunnittelussa ohjaavana arvosysteeminä tulisi toimia universaalit arvot yhteisen hyödyn edistämiseksi. Lisäksi aiemmalla tutkimuksella jäi tuomatta resilienssi käytännön suunnitteluun, eli kirjallisuuskatsauksen avulla ei löytynyt vastausta kysymykseen, miten monipuolinen kohdentaminen voidaan toteuttaa konkreettisesti kehitettäessä matkakohdetta maankäytön suunnittelulla.

Kemissä resilienssin edistämistä haastaa toimijoiden välinen yhteistyö ja toimijoiden yhdistyneisyys. Tavoitteena viipymisen kasvattaminen voisi hyödyntää niitä toimijoita, jotka eivät ole vielä hyötäneet suurista matkailijamääristä. Resilienssin näkökulmasta on epäselvää, kasvattaako suuri yhtenäisyys resilienssiä vai heikentääkö se sitä. Tämä riippuu matkakohteesta, sillä ei ole olemassa kaikille soveltuvaa strategiaa resilienssistä. Kemi on useimmista matkakohteista poikkeava hallintorakenteensa ja toimijarooliensa puolesta. Tällä viitataan siihen, että matkakohteen kärkituotteet ovat kaupungin omistaman yhtiön omistuksessa. Voidaan kuitenkin kysyä, kasvattaako resilienssiä se, että matkakohteen muut toimijat ovat linkittyneitä ja yhdistyneitä suureen toimijaan. Ongelmana on se, että häiriön sattuessa kaikki toimijat todennäköisemmin kohtaisivat häiriön. Kuten Folke ym. (2002) argumentoivat, liittyy kaupunkisysteemeihin kompleksisuuden lisäksi myös käsitteitä, kuten monimuotoisuus, yhdistyneisyys ja keskinäinen riippuvuus. Voidaankin ajatella, että jos toimijat pyrkivät keskinäiseen riippuvuuteen, voisi se olla resilienssiä heikentävää toimintaa. Kuitenkin, jos pyrkimyksenä on lisätä yhteistyötä ja pienen mittakaavan yhdistyneisyyttä, voisi tällä olla resilienssiä edistäviä vaikutuksia.

Yhteisön ja kaupungin asukkaiden tuen heikentyminen ja heikko vuorovaikutus toimijoiden välillä ovat merkittävien tutkimuksessa noussut haaste matkailun resilienssin edistämiseksi Kemissä. Kuten Amore ym. (2018: 240) huomauttavat, ovat matkakohteen resilienssin rakentamiselle tärkeitä asioita eri tasojen sisällä ja välillä tapahtuva vuorovaikutus, koordinaatio, hallinto, yhteistyö sekä riskien hallinta. Täten haastattelujen pohjalta voidaan havaita, ettei toimintajärjestelmätason toimijoiden, joita olivat kaikki haastateltavat, välillä ole tämänkaltaisia resilienssiä edistäviä tiheitä verkostoja. Lisäksi ongelmia on monitasoisen muutoksen mallin näkökulmasta paikallisen tason toimijoiden eli asukkaiden ja toimintajärjestelmätason toimijoiden välisissä verkostoissa matkailussa.

Tutkimustulosten pohjalta voidaan havaita Kemiä koskettavia potentiaalisia negatiiviseksi ja positiiviseksi koettuja kehityskulkuja, joihin voidaan pyrkiä vaikuttamaan. Tämä on tärkeää resilienssin edistämiseksi matkakohteessa, sillä kuten De Roo (2012: 170) toteaa, tulisi muutos nähdä kokonaiskehityksen kumuloituvana mahdollisuutena, jolloin voidaan tunnistaa kehityskulkuja, joihin halutaan vaikuttaa. Kuitenkin Kemin

matkailusysteemeissä toimivien välisissä suhteissa ja systeemin toimintojen, tavoitteiden sekä tarkoituksen tunnistamisessa on Kemissä toisistaan merkittävästi poikkeavia näkemyksiä.

Haastattelutuloksissa voidaan havaita korona-ajan nostattama ajattelutavan muutos. Resilienssiä edistävää ajattelua on monipuolisen kohdentamisen puolestapuhuminen. Toisaalta ajattelutavan muutos näkyi myös siinä, että koronapandemian aiheuttama poikkeuksellinen tilanne on kääntänyt ajattelun nopeisiin, negatiivisiin sekä ennustamattomiin muutoksiin. Resilienssin edistämiseksi tärkeää on huomioida molemmat, lyhyen ja pitkän aikavälin potentiaaliset kehityskulut. Haastatteluissa pitkän aikavälin kehityskulkujen haasteina huomioitiin ilmastomuutos ja uudet globaalit häiriöt kuitenkin määrittämättä niitä sen tarkemmin. Kuten Folke ym. (2010) argumentoivat, ovat häiriöt väistämättömiä ilmiöitä ja elintärkeitä innovaation lähteitä. Resilienttien strategioiden kehittämiseksi on hyvä, että toimijat tunnistavat mahdollisia häiriöitä ja tulevaisuuden kehityskulkuja. Huomion ylläpitäminen lyhyissä ja pitkissä tulevaisuuden kehityskuluissa voi kasvattaa Kemin matkailun resilienssiä.

Erityinen vahvuus Kemissä resilienssin näkökulmasta on, että toivotut kehityskulut ovat maankäytön näkökulmasta yhteneväiset. Kuitenkin toimijarooleissa on epäselvyyttä. Kuten Eraydin ja Tasan-Kok (2013: 8) argumentoivat, tulisi urbaanien systeemien riskien torjunnan lisäksi varautua omaksumaan muutoksia, uudelleenjärjestäytymään sekä kehittämään uusia mukautuvia strategioita, joiden avulla hallitaan ja selviydytään muutoksista ja samalla ylläpidetään systeemin päätoiminnot. Tutkimustulosten pohjalta voidaan havaita, ettei Kemissä ole täysin onnistuttu uudelleenjärjestäytymisessä, mutta muutosten omaksumisen kautta on lähdetty ainakin ajattelutasolla kehittämään uusia mukautuvampia strategioita. Kuitenkin koronan luoma poikkeuksellisuus ajassa ja tilassa, aiheuttaa sen, ettei voida olla varmoja, onko kyseessä ongelma uudelleen järjestäytymisessä vai oliko kyse mukautumisen kapasiteetin täyttymisestä. Kuten Hall ym. (2018) toteavat, mukautumisen kapasiteetin ollessa rajallinen liittyy resilienssi-käsitteeseen oleellisesti käsite haavoittuvuudesta.

Maankäytön suunnitteluun liittyvät toimet eivät poista seurannan merkitystä resilienssin edistämiseksi eivätkä sitä, että aina myös maankäytöllisissä ratkaisuissa on häviäjiä ja voittajia. Tästä johtuen ennen maankäytöllisten toimien toteuttamista tulee miettiä resilienssiä, kenelle, miksi ja milloin (ks. Dredge 2018; Hall ym. 2018). Kuten tämän tutkielman tulokset osoittavat, tarjoaa arvopohjainen kehittäminen mahdollisuuden löytää suurissa kehittämisen suuntaviivoissa konsensus. Kuitenkin kuten Kemin tapaus osoittaa, se ei vielä riitä konsensuksen luomiseen siitä, miten nämä arvopohjaiset tavoitteet saavutetaan. Näin ollen maankäytön suunnittelulla voidaan luoda puitteet ja mahdollisuudet kehittämiseksi, mutta se, miten ja kuka näistä puitteista hyötyvät, on kiinni maapolitiikasta ja hallinnosta. Resilienssi-

ajattelu vaatii hyvää hallintoa ja menettelytapoja, jolloin resilienssi-ajattelun sisäistäminen myös muissa toimissa mahdollistaisi kokonaisvaltaisemman resilienssin kehittämisen. Näin ollen maankäytön suunnittelu on vain yksi monesta työkalusta resilienssin edistämiseksi matkakohteissa.

Universaalit arvot matkailuun liittyvän maankäytön suunnittelun lähtökohtina mahdollistavat käyttötarkoitusten ja kohdennusten muunneltavuuden. Matkakohteen suunnittelussa tämä tarkoittaa, ettei mietitä valmiiksi, mille kohderyhmälle suunnitellaan. Sen sijaan kysytään kysymyksiä, joiden avulla saadaan muodostettua yhteinen arvopohja kehittämiselle. Arvot voivat toimia resilienssin edistämiseksi maankäytön suunnittelulla hallinnollisina arvoina, jolloin on määriteltävä yhteinen arvopohja toiminnalle. Samalla valittuihin arvoihin pohjautuva maankäytön suunnittelu mahdollistaa tulevaisuuden matkakohteen muunneltavuuden, sillä esimerkiksi ympäristöarvoja voidaan arvostaa korkealle hyvin erilaisissa kohderyhmissä. Lisäksi arvopohjainen kohdentaminen ei sulje muita arvoja korkeammalle priorisoivia matkailijoita pois ja mahdollistaa hallinnon ja eri sidosryhmien sitoutumisen sovittuihin toimenpiteisiin. Näin ollen maankäytön suunnittelun lähtökohta tulisi olla kysymys, millä arvopohjalla maankäyttöä ja muuta toimintaa kaupungissa kehitetään.

Joka tapauksessa uhkana matkailun resilienssille Kemissä näyttäytyy yhteisön heikkous tuki matkailulle ja yhteistyö matkailun sidosryhmien välillä. Kuitenkin tutkielman tulokset osoittavat, että maankäytön näkökulmasta näkemykset prioriteeteista, vetovoimakohteista, alueista ja paikoista ovat yhdenmukaiset. Kuitenkin resilienssin edistämiseksi niitä tulisi kehittää palvelemaan myös kuntalaisia, jolloin resilienssi voi kasvaa.

Tutkielmassa analysoiduista asiakirjoista ja haastatteluista selviää, että Kemien matkailun kehittämisen tavoitteeksi on määriteltävä ympärivuotisuus, viipymisen kasvattaminen sekä merellisyyteen liittyvät teemat. Merellisyyden kehittäminen on jo otettu huomioon maankäytön suunnittelussa. Tämä näkyy rannikolla ja erityisesti saarissa sijaitsevana matkailuun liittyvinä aluevarauksina. Tärkeimmiksi kehityskohteiksi nostettiin saaret, keskustan ranta-alueet Möllärinrannalta sisäsatamaan ja Kiikeliin sekä keskustan ruutukaava-alue. Asiantuntijahaastatteluissa selvisi, että kehittämisen panostukset ovat jo keskustan alueella, mutta niiden kehittämistä toivottiin vielä lisää. Näin ollen Kemissä maankäytön panokset ovat jo haastatteluissa esiin nousseissa matkailusysteemin osissa, jotka halutaan muutoksessa säilyttää. Matkailun resilienssin edistämiseksi tärkeintä Kemissä olisi lisätä vuorovaikutusta, avoimuutta sekä kuntalaisten osallisuutta. Ennen kaikkea resilienssi vaatii onnistuakseen hyvää hallintoa, jolloin matkailutoimijaroolien toimenkuvaa tulisi selkeyttää.

Maankäyttö ei yksin riitä resilienssin edistämiseen matkakohteessa, vaan se tarvitsee rinnalleen sitä tukevaa markkinointia ja maapolitiikkaa. Suunnitelmien toteuttamiseksi maapolitiikan tulisi olla aktiivisempaa ja markkinoinnin näkyvämpää. Esimerkiksi Kemissä ei tutkielmaa tehtäessä ollut kaupungin karttapalvelussa yhtään tonttia matkailualueilla vapaana ja loma-asutustontteja oli vapaana vain Selkäsaarella. Kemissä resilienssin edistämiseksi tulisi viestintää ja markkinointia yhdenmukaistaa.

Resilienssin suurimmaksi hyödyksi voidaan sen nykyisessä muodossa havaita olevan oppiminen. Tällä tarkoitetaan sitä, kuinka resilienssi-ajattelua voitaisiin tuoda eri toimijatasoille aina hallinnosta yksilötasolle, ja tämän tietoisuuden kautta kokonaisresilienssiä voitaisiin kasvattaa. Näin ollen, vaikka tutkielma on tapaustutkimus Kemistä, voidaan tässä esitetyjä tuloksia hyödyntää soveltaen myös laajemmassa mittakaavassa. Suurimmaksi haasteeksi tutkielmassa nousi esiin resilienssi-käsitteen näennäinen pyrkimys kaiken kattavuuteen. Tutkimusongelma tulisi pilkkoa mahdollisimman pieneksi systeemin osaksi. Vaikka tässä tutkielmassa tutkimusasetelma oli pilkottu matkakohteen suunnitteluun maankäytöllä, muodostuu matkakohde itsessään jo moninaisista elementeistä.

Resilienssin näkökulmasta yksilöillä on suuri merkitys muutokselle, jolloin jatkotutkimuksen kannalta olisi merkityksellistä saada myös Kemin asukkaiden näkemykset tutkimukseen mukaan. Jatkotutkimuksen kannalta voitaisiin tutkia arvoihin pohjautuvien päätösten vaikuttavuutta tuottaa resilienssiä matkakohteelle.

Lähdeluettelo

- Alberti, M. & Marzluff, J. M. (2004). Ecological resilience in urban ecosystems: Linking urban patterns to human and ecological functions. *Urban Ecosystems* 7 (3), 241–265.
- Alberti, M. (2005). The effects of urban patterns on ecosystem function. *International Regional Science Review*, 28 (2), 168–192.
- Allen, C. R., Birge, H. E., Bartelt-Hunt, S., Bevans, R. A., Burnett, J. L., Cosens, B. A., ... & Uden, D. R. (2016). Avoiding Decline: Fostering Resilience and Sustainability in Midsize Cities. *Sustainability* 8(9)844.
- Amore, A., Prayag, G., & Hall, C. M. (2018). Conceptualizing destination resilience from a multilevel perspective. *Tourism Review International* 22 (3-4), 235-250. <https://doi.org/10.3727/154427218X15369305779010>
- Anderson, B. (2015). What kind of thing is resilience?. *Politics*, 35(1), 60-66.
- Arvola, A., Lahti, P., Lampila, P., Tiilikainen, A., Kyrö, R., Toivonen, S., ... & Keski-frantti, S. (2010). *Asuin ympäristön ominaisuudet ja asukkaan arvot. Kuluttajatutkimusnäkökulman sovellus asuin ympäristön koetun laadun tutkimukseen*. VTT tutkimusraportti R-04869-10.
- Banzhaf, E., Kindler, A., & Haase, D. (2006). Monitoring and Modelling Indicators for Urban Shrinkage-The City of Leipzig, Germany. *Center for Remote Sensing of Land Surfaces*, 28, 30. https://www.ufz.de/export/data/2/93125_Banzhaf_EarselBonn.pdf
- Batty, M. (2013). *The new science of cities*. MIT Press, Cambridge.
- Berkes, F. & Ross, H. (2013). Community resilience: Toward an integrated approach. *Society and Natural Resources*, 26, 5–20.
- Carpenter, S., Walker, B., Anderies, J. M., & Abel, N. (2001). From metaphor to measurement: Resilience of what to what? *Ecosystems*, 4 (8), 765–781.
- Cheer, J. M. & Lew, A. A. (2017; toim.). *Tourism, resilience and sustainability: Adapting to social, political and economic change*. Routledge.
- Coolen, H. (2008). *The meaning of dwelling features: Conceptual and methodological issues*. 153 s. Amsterdam: Delft University of Technology, IOS Press
- Collins, D. & Tisdell, C. (2004). Outbound business travel depends on business returns. *Australian Economic Papers*, 43, 192–207. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8454.2004.00224.x>

- Crompton, J. L. (1979). Motivations for pleasure vacation. *Annals of tourism research* 6(4), 408-424. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(79\)90004-5](https://doi.org/10.1016/0160-7383(79)90004-5)
- Cruz, S. (2013). Urban Resilience and Spatial Dynamics. Teoksessa Eraydin, A & Tasan-Kok, T. (toim.) *Resilience Thinking in Urban Planning*, 53–70. Springer, Dordrecht.
- Dann, G. M. (1977). Anomie, ego-enhancement and tourism. *Annals of tourism research*, 4(4), 184-194.
- Davoudi, S. (2012). Resilience: A bridging concept or a dead end? *Planning Theory & Practice*, 13(2), 299–307
- De Roo, G. (2012). Spatial planning, complexity and a world ‘out of equilibrium’: Outline of a non-linear approach to planning. Teoksessa de Roo, G., J. Hillier & J. Van Wezemael (toim.): *Complexity and planning*, 141–175.
- Divisekera, S. (2013). Tourism demand models: Concepts and theories. Teoksessa C. A. Tisdell (toim.), *Handbook of tourism economics: Analysis, new applications and case studies* (s. 33–66). Hackensack: World Scientific.
- Dudley, M. (2010). Resilience. Teoksessa N. Cohen (Toim.), *Green cities: An A to Z guide* (320–321). Thousand Oaks: Sage Publications.
- Dredge, D. (2018). Governance, tourism and resilience: A long way to go. Teoksessa Saarinen, J. & Gill, A, (Toim.) *Tourism, resilience, and governance strategies in the transition towards sustainability. Resilient Destinations and Tourism*, 48-66, Routledge.
- Edelheim, J. (2017). Matkailunähtävyys. Teoksessa Edelheim, J. & Ilola, H. (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Lapland University Press. Rovaniemi, 53-58.
- Elmqvist, T., Barnett, G., & Wilkinson, C. (2014). Exploring urban sustainability and resilience. Teoksessa L.J. Pearson, P.W. Newman, & P. Roberts (Toim.), *Resilient sustainable cities: A future* (19–28). New York: Routledge.
- Eraydin, A. & Tasan-Kok, T. (2013). Introduction: Resilience Thinking in Urban Planning. Teoksessa Eraydin, A & Tasan-Kok, T. (toim.) *Resilience Thinking in Urban Planning*, 1–16. Springer, Dordrecht.
- Eraydin, A. (2013). “Resilience Thinking” for Planning. Teoksessa Eraydin, A & Tasan-Kok, T. (toim.) *Resilience thinking in urban planning*, 17-38. Springer, Dordrecht.
- Experience365. (2021). <<https://experience365.fi/keminmatkailuoy/>> 22.22.2021.

- Finavia. (2020). Lentoliikenteen tilastot. <<https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoalentoliikenteesta/liikennetilastot/liikennetilastot-vuosittain>>. 18.9.2020.
- Folke, C., Carpenter, S. R., & Elmqvist, T. (2002). Resilience and sustainable development: Building adaptive capacity in a world of transformations. *Ambio* 31 437–440.
- Folke, C., Carpenter, S. R., Walker, B. H., Scheffer, M., Elmqvist, T., Gunderson, L. H. & Holling, C. S. (2004). Regime shifts, resilience and biodiversity in ecosystem management. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 35 (1), 557–581.
- Folke, C., Carpenter, S. R., Walker, B., Scheffer, M., Chapin, T., & Rockström, J. (2010). Resilience thinking: integrating resilience, adaptability and transformability. *Ecology and society*, 15(4).
- Gallopín, G. (2006). Linkages between vulnerability, resilience, and adaptive capacity. *Global Environmental Change*, 16(3), 293–303.
- Geels, F. W. (2002). Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: A multi-level perspective and a case-study. *Research Policy* 31(8/9), 1257–1274. [https://doi.org/10.1016/s0048-7333\(02\)00062-8](https://doi.org/10.1016/s0048-7333(02)00062-8)
- Geels, F. W. (2005). Processes and patterns in transitions and system innovations: Refining the co-evolutionary multilevel perspective. *Technological Forecasting and Social Change* 72(6), 681–696. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2004.08.014>
- Gleeson, B. (2008). Critical commentary. Waking from the dream: An Australian perspective on urban resilience. *Urban Studies*, 45 (13), 2653–2668.
- Godschalk, D. R. (2003). Urban hazard mitigation: Creating resilient cities. *Natural Hazards Review*, 4 (3), 136–143. [https://doi.org/10.1061/\(asce\)1527-6988\(2003\)4:3\(136\)](https://doi.org/10.1061/(asce)1527-6988(2003)4:3(136))
- Golden, W. & Powell, P. (2000). Towards a definition of flexibility: In search of the holy grail? *Omega*, 28 (4), 373–384.
- Gunderson, L.H. & Holling, C.S. (2002). *Panarchy: Understanding transformations in human and natural systems*. Washington, DC: Island Press.
- Guo, Y., Zhang, J., Zhang, Y., & Zheng, C. (2018). Catalyst or barrier? The influence of place attachment on perceived community resilience in tourism destinations. *Sustainability*, 10(7), 2347.
- Grimm, V., Revilla, E., Berger, U., Jeltsch, F., Mooij, W. M., Railsback, S. F., ... & DeAngelis, D. L. (2005). Pattern-oriented modeling of agent-based complex systems: lessons from ecology. *science*, 310(5750), 987–991.

- Grimm, V. & Calabrese, J.M. (2011). What is resilience? A short introduction. Teoksessa G. Deffuant & N. Gilbert (Toim.), *Viability and resilience of complex systems: Concepts, methods and case studies from ecology and society* (3–13). Heidelberg: Springer.
- Grönfors, M. (2011). Laadullisen tutkimuksen kenttätömenetelmät. *SoFia-Sosiologi-Filosofiapu Vilkkä*. <http://vilkkä.fi/books/Laadullisen_tutkimuksen.pdf> 1.5.2021.
- Hall, C.M. (2010). Crisis events in tourism: Subjects of crisis in tourism. *Current Issues in Tourism*, 13(5), 401–417.
- Hall, C. M., Prayag, G., & Amore, A. (2018). *Tourism and resilience: Individual, organisational and destination perspectives*. Channel View Publications.
- Hall, C.M. (2018). Resilience theory and tourism. Teoksessa Saarinen, J. & Gill, A, (Toim.) *Tourism, resilience, and governance strategies in the transition towards sustainability. Resilient Destinations and Tourism*, 34–47, Routledge.
- Healey, P. & Williams, R. (1993). European urban planning systems: Diversity and convergence. *Urban Studies*, 30 (4/5), 701–720.
- Heljala, M., Seppälä, S. L. & Elo, T. (2013). Meren ja teollisuuden kaupunki. Ympäristöministeriö SUOMEN YMPÄRISTÖ 15 | 2013. <<https://ym.fi/julkaisut>>. 15.4.2021.
- Hietala, T. (2021). Laitakari Historia. <<https://laitakari.fi/historia/>>. 22.2.2021.
- Holbrook, M. B. (1999). Introduction to Consumer Value. Teoksessa *Consumer Value: A Framework for Analysis and Research*, 1–28. M. Holbrook. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203010679.ch0>
- Holling, C.S. (1973). Resilience and stability of ecological systems. *Annual Review of Ecology and Systematics* 4(1) 1–23.
- Holling, C.S. (1996). Engineering resilience versus ecological resilience. Teoksessa P. Schulze (toim.), *Engineering within ecological constraints* (pp. 31–44). Washington, DC: National Academies Press.
- Holling, C.S. (2001). Understanding the complexity of economic, ecological, and social systems. *Ecosystems*, 4(5), 390–405.
- Honkanen, A. (2002). Uutuudentarve matkailun motiivina: Tilan merkitys. *Terra*, 114(3), 177–183.
- Hudson, R. (2010). Resilient regions in an uncertain world: Wishful thinking or a practical reality? *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3 (1), 11–25.

- Hyvönen, A. E. & Juntunen, T. (2016). Sopeutuva yhteiskunta ja resilienssi: turvallisuuspoliittinen analyysi. *Politiikka*, 58(3).
- Hyvönen, A. E., Juntunen, T., Mikkola, H., Käpylä, J., Gustafsberg, H., Nyman, M., ... & Liljeroos, J. (2019). Kokonaisresilienssi ja turvallisuus: tasot, prosessit ja arviointi. Valtioneuvoston selvitys ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 17/2019. <<https://www.fia.fi/wp-content/uploads/2019/02/17-2019-kokonaisresilienssi-ja-turvallisuus.pdf>>. 1.6.2021.
- Hyttiäinen, M. (2013). Joustokestävä, mahdollistava ja tuottava turvallisuus. Blogikirjoitus. <<https://www.sitra.fi/blogit/joustokestava-mahdollistava-ja-tuottava-turvallisuus/>>. 31.5.2021.
- Jansen, S.J., Coolen, H.C. & Goetgeluk, R.W. (2011; toim.). Introduction. Teoksessa *The measurement and analysis of housing preference and choice*. Dordrecht: Springer, 1–26.
- Jopp, R., DeLacy, T. & Mair, J. (2010). Developing a framework for regional destination adaptation to climate change. *Current Issues in Tourism* 13(6), 591–605. <https://doi.org/10.1080/13683501003653379>
- Jylänki, T. (2020). Perämeren kansallispuiston kävijätutkimus 2019. Metsähallituksen luonnonsuojelujulkaisuja. Sarja B, 253. <<https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Bsarja/b253.pdf>> 9.4.2021
- Jäsentiedote. (2017). Oulun lentoasemalla alkaa remontti - linja-autokuljetuksella Kemi-Tornion lentoasemalle. Oulun kauppakamari. <https://www.oulunkauppakamari.fi/3/2017/yritystietoa/oulun_lentoasemalla_alkaa_remontti_-_linja-autokuljetuksella_kemi-tornion_lentoasemalle>. 2.6.2021
- Kamakura, W. A. & Mazzon, J. A. (1991). Value Segmentation: A Model for the Measurement of Values and Value Systems. *Journal of Consumer Research*, 18(2), 208. doi:10.1086/209253.
- Kauffman, S. A. (2008). *Reinventing the sacred: A new view of science, reason, and religion*. Basic Books.
- Kemin kaupunkistrategia 2030. (2018). Kaupunginvaltuusto 11.6.2018 § 76. <<https://www.kemi.fi/wp-content/uploads/2019/11/Kaupunkistrategia-2030-final-uudella-ilmeella.pdf>>. 5.3.2021.

- Kemin kaupungin elinvoimaohjelma 2019-2040. (2019). <<https://www.kemi.fi/wpcontent/uploads/2019/12/Elinvoimaohjelma-2019-2024.pdf>>. 1.4.2021
- Kemin karttapalvelu. (2021). <<https://kartta.kemi.fi/#>>. 1.2.2021.
- Kemin maankäytön yleissuunnitelma. (2019). <<http://dynasty.kemi.fi/djulkaisu/kokous/20193785-4-1.PDF>>. 1.2.2021.
- Klein, R., Nicholls, R. & Thomalla, F. (2003). Resilience to natural hazards: How useful is this concept? *Global Environmental Change B: Environmental Hazards*, 5(1).
- Klein, N. (2007). *The shock doctrine: The rise of disaster capitalism*. New York, NY: Metropolitan Books. <https://doi.org/10.12775/dp.2007.051>
- Kuntalaki 2015/410. 10.4.2015. <<https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2015/20150410>>. 31.5.2021.
- Kuntien avainluvut (2019). Tilastokeskus. <<https://www.stat.fi/tup/alue/kuntienavainluvut.html#?active1=240&year=2021>>. 22.2.2021.
- Kärholm, M., Nylund, K., & de la Fuente, P. P. (2014). Spatial resilience and urban planning: Addressing the interdependence of urban retail areas. *Cities*, 36, 121-130. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.10.012>.
- Käyntimäärät maastossa. (2021). Metsähallitus. <<https://www.metsa.fi/vapaa-aika-luonnossa/kayntimaarat/kayntimaarat-maastossa/>> 1.6.2021.
- Laitakari. (2021). Vieraile Laitakarissa <<https://laitakari.fi/vieraile-laitakarissa/>> 22.2.2021.
- Lappalainen, A. & Tiitinen, J. (2015). Pohjoisen jokipyynnin tallentamisen, täydentämisen ja hyödyntämisen projekti (2013 - 2014. Suomen Kalastusmuseoyhdistys ry. <<http://www.kalastusmuseo.fi/ajankohtaista/Kemipro2015.pdf>>. 12.3.2021.
- Lehtinen, I. & Kallio, G. (2020). Maatalouden kehityksen suunnanmuutos. *Maaseutututkimus*, 28(2), 83-99.
- Lehtonen, T. (2009). Arvot ja arvojohtaminen: filosofisia huomautuksia. *Hallinnon tutkimus*, 28(4).
- Leiper, N. (1979). The Framework of Tourism: Towards a Definition of Tourism, Tourist, and the Industry. *Annals of Tourism Research* 6: 2, 390–407.
- Levin, S. A. (1998). Ecosystems and the biosphere as complex adaptive systems. *Ecosystems*, 1(5), 431-436. <https://doi.org/10.1007/s100219900037>

- Lindberg, E., T. Gärling, H. Montgomery & Waara, R. (1987). People's evaluation of housing attributes. A study of underlying beliefs and values. *Scandinavian Housing and Planning Research*, 4(2), 81–103. <https://doi.org/10.1080/02815738708730121>
- Lumilinna. (2021). Kemin kaupunki. <<https://www.kemi.fi/vapaa-aika-ja-kulttuuri/matkailu/experience-365-kemin-matkailu/lumilinna/>>. 22.2.2021
- Luthe, T. & Wyss, R. (2014). Assessing and planning resilience in tourism. *Tourism Management* 44, 161–163. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.03.011>
- Länsi-Lapin Maakuntakava Selostus. (2016). Lapin Liitto. ISBN 978-951-9244-79-2
Julkaisu C8/2016. <<https://www.lapinliitto.fi/wp-content/uploads/2020/11/Lansi-Lapin-maakuntakaavaselosus-lainvoima.pdf>>. 15.4.2021.
- Matkailu. (2021). Kemin kaupunki. <<https://www.kemi.fi/vapaa-aika-ja-kulttuuri/matkailu/>>. 1.6.2021.
- Marshall, S. (2009). *Cities, design and evolution*. Routledge, New York.
- McDaniels, T., Chang, S., Cole, D., Mikawoz, J. & Longstaff, H. (2008). Fostering resilience to extreme events within infrastructure systems: Characterizing decision contexts for mitigation and adaptation. *Global Environmental Change*, 18, 310–318.
- Meerow, S. & Newell, J.P. (2016). Urban resilience for whom, what, when, where, and why? *Urban Geography*, 147, 38–49.
- Meerow, S., Newell, J. P. & Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning* 147, 38–49.
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2015.11.011>
- Meijers, E. & Romein, A. (2003). Realizing potential: Building regional organizing capacity in polycentric urban regions. *European Urban and Regional Studies*, 10 (2), 173–186.
- Meijers, E. (2005). Polycentric urban regions and the quest for synergy: Is a network of cities more than the sum of the parts? *Urban Studies*, 42 (4), 765–781.
- Meri-Lappi toimintaympäristönä. (2021). Meri-Lapin kehittämiskeskus. <<http://www.merilappi.fi/fi/yrityminen/yritysjyys-meri-lapissa/?fbclid=IwAR1TNjmqvJHqAHJzJy4TSISpuIUvEtNPjGIloauecTOvo9E79OLxEx-8iA>>. 31.5.2021.
- Muutosjoustavuuden arviointikehikko. (2021). Työ- ja elinkeinoministeriö.
<https://tem.fi/documents/1410877/3148216/Muutosjoustavuuden_arviointikehikko.pdf/59ffdb73-780c-4bf4-a692-78fb09d2dae5/Muutosjoustavuuden_arviointi_kehikko.pdf.pdf>. 22.2.2021.

- Nieminen, M. & Kivisaari, S. (2012). Kunnallisen toimintamallin uudistaminen systeemisenä haasteena. Tapaustutkimus. *Yhteiskuntapolitiikka* (2012) No, 4, 419-433.
- Niiniluoto, I. (1994). *Järki Arvot ja välineet*. 352 s. Otava. Helsinki.
- Norris, F. H., Stevens, S. P., Pfefferbaum, B., Wyche, K. F. & Pfefferbaum, R. L. (2008). Community resilience as a metaphor, theory, set of capacities, and strategy for disaster readiness. *American Journal of Community Psychology* 41(1–2), 127–150.
<https://doi.org/10.1007/s10464-007-9156-6>
- Passafaro, P., Cini, F., Boi, L., D'Angelo, M., Heering, M. S., Luchetti, L., ... & Triolo, M. (2015). The “sustainable tourist”: Values, attitudes, and personality traits. *Tourism and Hospitality Research*, 15(4), 225-239. <https://doi.org/10.1177/1467358415576086>
- Perämeren esite. (2019). Metsähallitus, Vantaa.
<https://julkaisut.metsa.fi/assets/pdf/lp/Esitteet/peramerifin.pdf> 9.4.2021
- Peterson, G. (2000). Political ecology and ecological resilience: An integration of human and ecological dynamics. *Ecological Economics*, 35 (3), 323–336.
- Piercy, NF. & Morgan, NA. (1997). The impact of lean thinking and the lean enterprise on marketing: threat or synergy? *Journal of Marketing Management* 13: 679-93.
<https://doi.org/10.1080/0267257x.1997.9964504>
- Purjo, T. (2014). *Arvot ovat ihmisen toiminnan perusta*. 134 s. Tampere University Press
- Rantanen, A. & Joutsiniemi, A. (2016). Muutoksen epistemologia ja resilienssitilalliset strategiat. maankäytön ja suunnittelun mukautumis- ja muuntautumiskykyä tarkastelemassa. *Terra*, 128(4), 203-213.
- Rugg, D. (1973). The choice of journey destination: A theoretical and empirical analysis. *The Review of Economics and Statistics*, 55(1), 64–72.
- Saapuminen Perämerelle. (2021). Metsähallitus.
<https://www.luontoon.fi/perameri/saapuminen>. 1.5.2021.
- Saarinen, J. (2017). Matkailun maantiede. Teoksessa Edelheim, J. & Ilola, H. (toim.) *Matkailututkimuksen avainkäsitteet*. Lapland University Press. Rovaniemi, 42-47.
- Saarinen, J. & Gill, A. M. (2019). *Tourism, resilience, and governance strategies in the transition towards sustainability. Resilient Destinations and Tourism*, 15–33.
doi:10.4324/9781315162157-2

- Schwartz, S. H. (1992). Universals in the content and structure of values: Theoretical advances and empirical tests in 20 countries. *Advances in Experimental Social Psychology* Volume 25, 1-65. [https://doi.org/10.1016/s0065-2601\(08\)60281-6](https://doi.org/10.1016/s0065-2601(08)60281-6)
- Schwartz, S. H. (2012). An Overview of the Schwartz Theory of Basic Values. *Online Readings in Psychology and Culture*, 2(1). psychology (Vol. 25, pp. 1-65). New York: Academic Press. <http://dx.doi.org/10.9707/2307-0919.1116>
- Schwartz, S. H. & Bardi, A. (2001). Value Hierarchies Across Cultures. Taking a Similarities Perspective. *Journal of Cross-Cultural Psychology* 32: 3, 268–290.
- Sharifi, A. & Yamagata, Y. (2016). Principles and criteria for assessing urban energy resilience: A literature review. *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 60, 1654–1677. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2016.03.028>
- Song, H. S., Renslow, R. S., Fredrickson, J. K., & Lindemann, S. R. (2015). Integrating ecological and engineering concepts of resilience in microbial communities. *Frontiers in microbiology*, 6, 1298.
- Suomen virallinen tilasto (SVT): Majoitustilasto [verkkojulkaisu]. ISSN=1799-6309. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 30.1.2021]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/matk/index.html>
- Suomen virallinen tilasto (SVT): Suomalaisten matkailu [verkkojulkaisu]. ISSN=1798-8837. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 30.3.2021]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/smat/index.html>
- Suomen virallinen tilasto (SVT): Ilmaliikenne [verkkojulkaisu]. ISSN=2670-1820. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 18.9.2020]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/ilma/index.html>
- Suomen virallinen tilasto (SVT): Kesämökit [verkkojulkaisu]. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 17.5.2021]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/kmok/kas.html>
- Suomen virallinen tilasto (SVT): Rakennuksen ja Kesämökit [verkkojulkaisu]. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 02.2.2021]. Saantitapa: <http://www.stat.fi/til/kmok/kas.html>
- Suomen virallinen tilasto (SVT): toimipaikkalaskuri/31.5.2021. Helsinki: Tilastokeskus [viitattu: 31.5.2021]. Saantitapa: <https://pxnet2.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/Toimipaikkalaskuri/>

- Tasan-Kok, T., Stead, D., & Lu, P. (2013). Conceptual overview of resilience: history and context. Teoksessa Eraydin, A & Tasan-Kok, T. (toim.) *Resilience thinking in urban planning* 39-51. Springer, Dordrecht.
- Tasan-Kok, T. (2008). Changing interpretations of ‘flexibility’ in the planning literature: From opportunism to creativity? *International Planning Studies*, 13 (3), 183–195.
- Tilastollinen vuosikirja 2019. (2020) Keskusvirasto talouspalvelut. <<https://www.kemi.fi/wp-content/uploads/2020/06/Tilastollinen-vuosikirja-2019.pdf>>. 31.5.2021.
- Valtiovarainministeriö. (2017). Tulevaisuuden kunnan skenaariot ja visiot 2030. Valtiovarainministeriön julkaisuja 9a/2017. Helsinki. <<https://vm.fi/julkaisu?pubid=17201>>. 28.5.2021.
- Vapaa virkistyskalastusalue. (2021). <<https://www.kemi.fi/vapaa-aika-ja-kulttuuri/liikunta-ja-luonto/kalastuspaikat/vapaa-virkistyskalastusalue/>>. 9.4.2021.
- Vuoristo, K. V. (1998). *Matkailun muodot*. WSOY, Porvoo.
- Walker, B., Holling, C. S., Carpenter, S. R., & Kinzig, A. (2004). Resilience, adaptability and transformability in social–ecological systems. *Ecology and society*, 9(2).
- Walker, B. & Salt, D. (2006). *Resilience Thinking: Sustaining Ecosystems and People in a Changing World*. Island Press: Washington, DC, USA.
- Wardekker, J. A., de Jong, A., Knoop, J. M. & van der Sluijs, J. P. (2010). Operationalising a resilience approach to adapting an urban delta to uncertain climate changes. *Technological Forecasting and Social Change*, 77(6), 987-998. <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2009.11.005>
- Weaver, D. B. & Oppermann, M. (2000). *Tourism management*. Brisbane: Wiley.
- Woodruff, R. B. (1997). Customer value: the next source for competitive advantage. *Journal of the academy of marketing science*, 25(2), 139-153. <https://doi.org/10.1007/bf02894350>

Liitteet

Liite 1: Teemahaastattelurunko

- Oma suhde Kemiin (Ammatti, asuuko paikkakunnalla yms.)

Arvot

- Millaisia matkailijoita Kemi vetää puoleensa?
- Millaisia matkailijoita Kemiin tulisi pyrkiä houkuttelemaan?
- Mihin suuntaan matkailua tulisi kehittää Kemissä?
- Onko Kemillä matkailun näkökulmasta kilpailijoita?

Muutos

- Miten Kemin matkailu on muuttunut vuosien varrella, onko muutos ollut toivottavaa?
- Mitä muutoksia näet matkailun kohtaavan Kemissä tulevaisuudessa? Onko muutos negatiivista/positiivista, tai jotain muuta?
- Miten näihin muutoksiin pitäisi Kemissä vastata?

Maankäyttö

- Mitä paikkoja/alueita/kohteita Kemissä tulisi kehittää erityisesti matkailun näkökulmasta? Miten niitä tulisi kehittää?
- Mitkä ovat Kemin matkailun helmet? apu kysymyksenä: Minkälainen paikka Kemi on? missä paikoissa Kemissä viihdytään ja vietetään vapaa-aikaa.
- Onko Kemin ”helmet”, jo aktiivisesti matkailukäytössä vai onko sellaisia paikkoja mitä ei vielä matkailussa hyödynnetä?
- Mitä yhteensovittamisen tarpeita Kemissä on matkailun näkökulmasta?

Paikallinen identiteetti

- Millainen paikka Kemi on asua/matkailla/ viettää vapaa-aikaa.
- Miten kiteyttäisit Kemiläisyyden? Sopiiko sama kiteytys myös Kemin matkailuun